Enciclopedia Ilustrada de la

AVIACION

194 175 PTAS



United States Marine Corps ■ Los Hawk de Sikorsky
Escuadrones de la RAF ■ Air Gabon y Cameroon Airlines

Editorial Delta, S.A.

La guerra fría

United States Marine Corps

Tras la rendición japonesa nadie tenía muy claro el papel que debían jugar los efectivos aeronaúticos del US Marine Corps en tiempos de paz. Esa incertidumbre supuso que la aviación de los infantes de marina perdiese paulatinamente potencial, tanto cualitativo como cuantitativo, pero la guerra de Corea remedió la situación.

Como sucedió con todos los elementos de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos, el US Marine Corps experimentó una importante reducción cuantitativa en el marco de la desmovilización que siguió a la segunda posguerra mundial. No obstante, el USMC retuvo la totalidad de sus más valiosos efectivos de combate, desde los simples infantes de marina al personal de vuelo, de manera que siguió poseyendo un importante núcleo de avezados veteranos que tuvo una importancia trascendente cuando estalló la guerra de Corea. Los primeros años de la guerra fría fueron de gran frustración para muchos, pues el enemigo tangible había sido acorralado y derrotado, pero ahora las hipotéticas fuerzas hostiles eran invisibles y se manifestaban de manera muchas veces incomprensible para el hombre de la calle. No obstante, el Marine Corps, una de las principales fuerzas de élite del mundo, mantuvo la moral de combate como si de una guerra «caliente» se tratase.

En lo que se refiere a su potencial aéreo, el USMC padeció también la desmovilización, pues su aviación quedó reducida a una sombra de lo que había sido; cuando en junio de 1950 la guerra de Corea puso fin a ese período transitorio entre conflictos, la aviación de los *marines* estaba predominantemente equipada con un selecto surtido de material obsoleto. Ya en 1947 habían entrado en servicio algunos aviones de combate a reacción, como los McDonnell FH-1 Phantom y Lockheed TO-1 Shooting Star; aunque estos modelos se revelaron ineficaces para el combate, por lo menos proporcionaron al personal de vuelo una primera experiencia con las nuevas tecnologías del momento y facilitaron la puesta en servicio de modelos más capaces como fueron los Grumman F9F-2 Panther y McDonnell F2H-2 Banshee.

Menos atrayente, aunque de gran importancia en vista a la historia futura del USMC, fue la aparición del helicóptero, un tipo de máquina voladora que prometía grandes mejoras en lo tocante a la movilidad de las tropas y a la capacidad de asalto anfibio. El interés del US Marine en los helicópteros se remonta a principios de los años treinta, pero no fue hasta que Igor Sikorsky apareció en escena que esta clase de avión comenzó a evidenciar signos de poder satisfacer las expectativas. A finales de los años cuarenta, el helicóptero había experimentado un gran progreso, pero aún estaba aquejado de una pobre capacida de carga útil, y estaba claro que se necesitaría trabajar mucho para que se convirtiese en una máquina realmente eficaz. No

A diferencia de la gran mayoría de aviones de la II Guerra Mundial equipados con motores de émbolo, el Chance Vought F4U Corsair permaneció en desarrollo y producción después de la rendición japonesa. En abril de 1946 tuvo lugar el primer vuelo del caza nocturno F4U-5N, distinguible por el contenedor de la antena del radar bajo el semiplano de estribor.



obstante, el US Marine Corps se apuntó rápidamente al nuevo «negocio» de los helicópteros y a comienzos de 1948 estableció en Quantico (Virginia) un escuadrón de desarrollo, el HMX-1. Equipada inicialmente con una mezcla de helicópteros Sikorsky H03S y Piasecki HRP, esta unidad se dedicó a establecer nuevas doctrinas de empleo del helicóptero en el seno del USMC, hasta el punto de que a finales de 1949 era evidente que, mediante modelos algo más evolucionados, el helicóptero podría jugar un papel importante en las actividades de la infantería de marina.

La respuesta de las Naciones Unidas a la invasión de Corea del Sur, el 25 de junio de 1950, fue muy rápida y ya el 3 de julio entraron en combate elementos de la US Navy y del Arma Aérea de la Flota británica, al tiempo que se ultimaban los planes para enviar a la zona una fuerza operativa de los *marines*.

Conocida colectivamente como 1.ª Brigada Provisional de los Marines, esa fuerza operativa consistía en las tropas del 5.º de Marines, con el apoyo aéreo proporcionado por el 33.º Grupo de Aviones de los Marines, que comprendía los escuadrones VMF-214 y VMF-323 con Vought F4U-4B Corsair, el VMF(N)-513 con F4U-5N Corsair y el VMO-6 con una mezcla de aviones Consolidated OY-2 y helicópteros HO3S-1. En total, esa brigada agrupaba 6 534 oficiales e infantes de marina, pilotos y personal técnico, que partieron de San Diego a bordo de una agrupación de buques de transporte y en el portaviones de escolta USS *Badoeng Strait* el 12 de julio; el convoy hizo escala en Yokosuka (Japón) y llegó a Pusan (Corea), donde desembarcó la brigada, el 2 de agosto. Al cabo de unas horas de haber llegado a la zona de combate, los Corsair de los VMF-214 y VMF-323 fueron enviados a la batalla, a realizar misiones de apoyo cercano en favor de las fuerzas estadounidenses y surcoreanas en las proximidades de Pusan.

Durante las primeras fases de la participación del USMC en Corea, los cazas diurnos Corsair operaron invariablemente desde portaviones de escolta como el propio *Badoeng Strait* y el USS *Sicily*, y resultaron particularmente útiles por su capacidad de mantenerse sobre el campo de batalla durante largos períodos y de conservar cierta reserva de munición y armamento lanzable para utilizarlo en el momento y lugar en que fuesen más necesarios; esas prestaciones contrastaban con las de los reactores de la USAF, de menor autonomía y más baja flexibilidad operativa.

Más tarde, a medida de que se dispuso de más aeródromos viables en tierra firme y de que la implicación del US Marine Corps en el conflicto se emplió y tomó un carácter más regular, los elementos de caza de los *marines* comenzaron a concentrarse en bases en suelo coreano. Ello, empero, no supuso el fin del empleo de los portaviones que, por el contrario, fueron todavía una de las características operaciones del US Marine Corps en el conflicto de Corea.

En los que atañe a la infantería de marina, los desembarcos acaecidos en Inchon a mediados de setiembre de 1950 representaron el momento álgido de la guerra, pues demostraron que ese servicio había perdido poca de su legendaria experiencia en la ejecución de operaciones anfibias a pesar del lapso de cinco años de paz. Naturalmente, el poder aéreo del USMC tuvo un papel de primer actor en la invasión, pues elementos del MAG-33 basados en los portaviones *Badoeng Strait* y *Sicily* atacaron las posiciones enemigas durante el proceso de «ablandamiento» previo a los desembarcos y proporcionaron el necesario apoyo aéreo cercano durante las primeras fases de la invasión. De hecho, es posible que el término «apoyo aéreo cercano» nunca se haya empleado con mayor propiedad que entonces, pues los Corsair de los VMF-214 y VMF-323 se ensañaron repetidamente con objetivos situados a escasos 50 m de distancia de las tropas estadounidenses. Al cabo de unas horas de haberse tomado el aeródromo de Kimpo se trasladaron a él elementos adicionales de caza nocturna y diurna del USMC, que entraron en acción inmediatamente y tuvieron una participación destacada en la toma de la ciudad de Seúl, lo que tuvo lugar el 27 de setiembre.



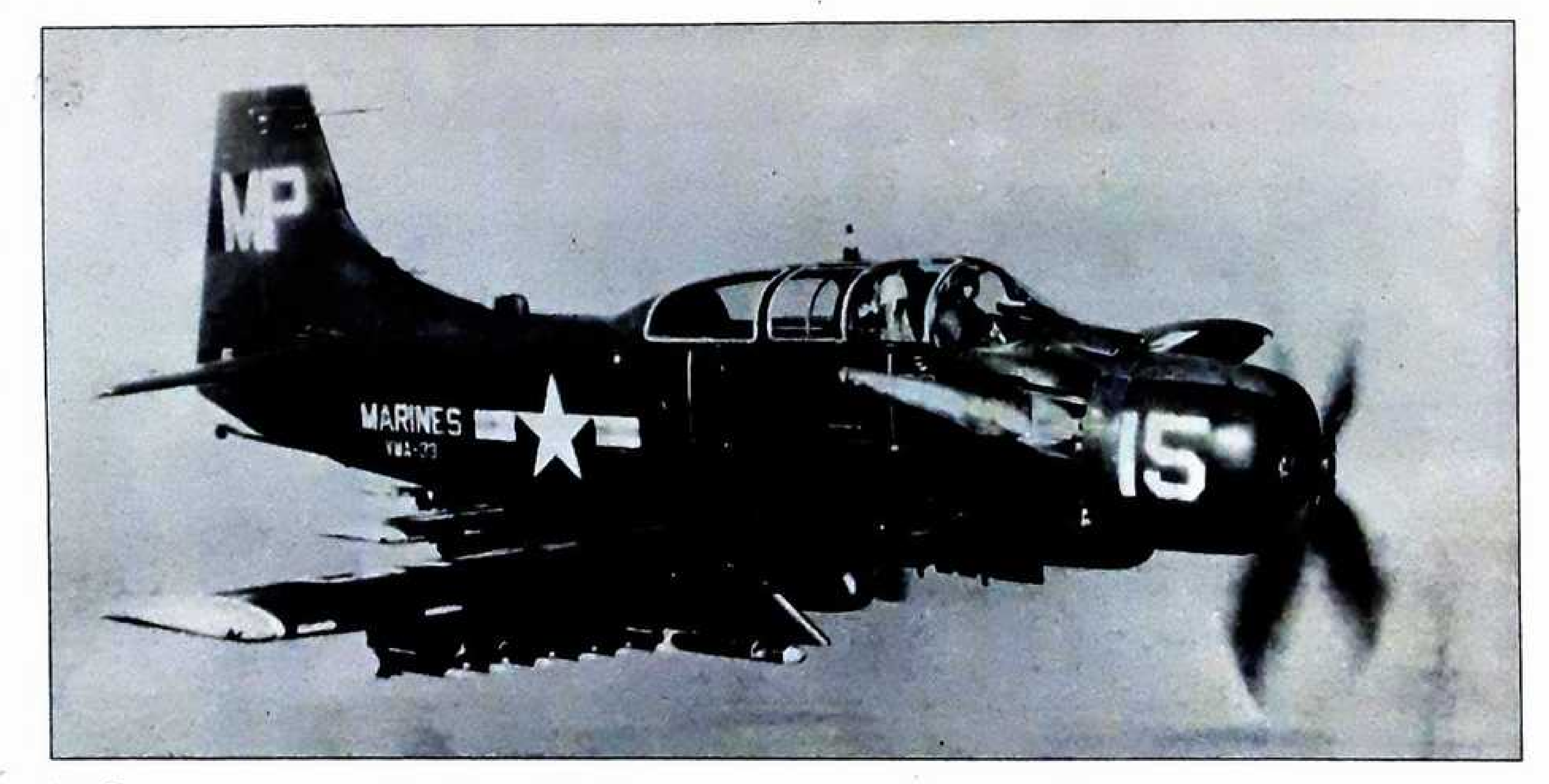
Pioneros de la expansión de los efectivos de aviación del USMC en la posguerra, estos Piasecki HRP-1 y HRP-2 «Banana Volante» llevan los emblemas del HMX-1, el Escuadrón de Desarrollo de Helicópteros de los Marines, durante su evaluación operacional en 1949, a bordo del USS *Palau*. La especial configuración de la sección trasera de sus fuselajes servía para mejorar la estabilidad direccional (foto Bruce Robertson).

Arsenal de combate

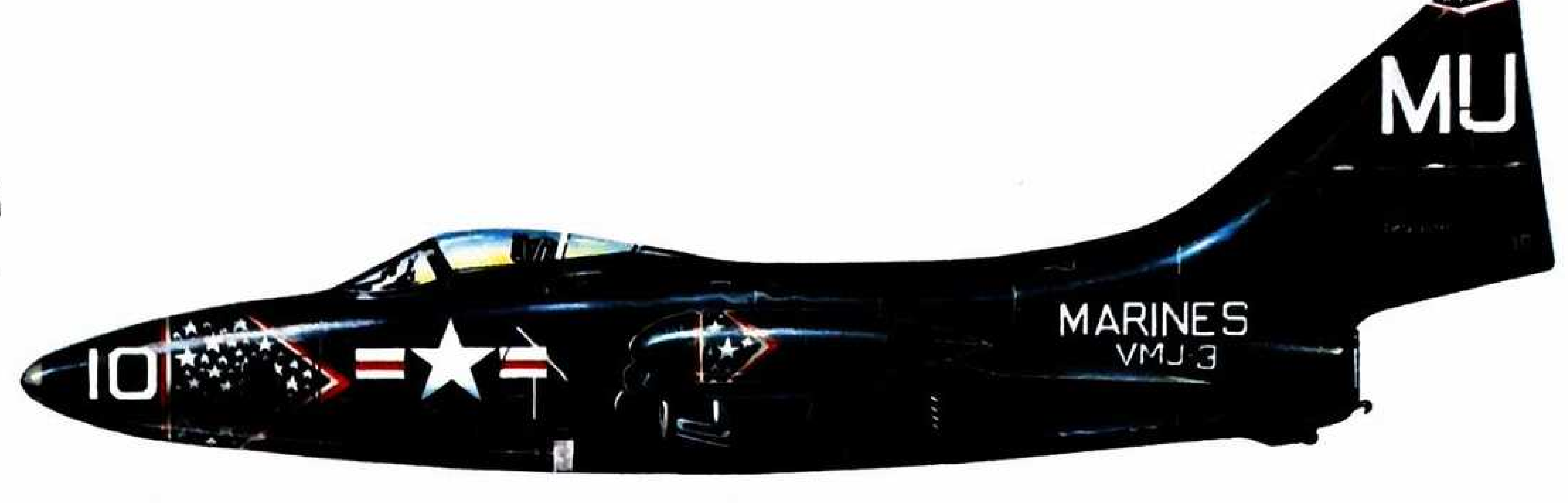
Aunque el USMC se vistió de largo en Corea con un único modelo básico de avión, el viejo y probado F4U Corsair, al poco tiempo empezó a introducir otros tipos mucho más recientes. En efecto, a finales de 1950 habían entrado en acción ejemplares de los Douglas AD Skyraider, Grumman F7F Tigercat y Grumman F9F Panther, en tanto que por lo menos una docena de otros modelos se hallaban en activo en las tareas de apoyo, menos espectaculares pero también muy importantes; entre estos últimos figuraban algunos helicópteros Bell y Sikorsky.

Tras la intensidad de sus fases iniciales, la guerra de Corea se estancó y propició una situación de tablas. Ello no significó en ningún modo un respiro para el Marine Corps pues, lejos de eso, sus elementos aeronáuticos siguieron proporcionando apoyo aéreo cercano a una escala impresionante durante el resto del conflicto, que finalmente terminó con un alto el fuego firmado el 27 de julio de 1953, al cabo de tres años de que hubiesen sonado los primeros disparos. Las tripulaciones del USMC fueron enviadas primordialmente a las misiones de apoyo ya descritas, de modo que raramente tuvieron ocasión de trabar combate con los aviones enemigos; ello difería marcadamente con las actividades de la US Air Force, cuyos pilotos alcanzaron elevadas cifras de victorias y compensaron con su veteranía en combate las excelentes prestaciones del caza a reacción Mikoyan-Gurevich MiG-15. Sin embargo, en las contadas ocasiones en que los pilotos del USMC hicieron frente a la

Sólo tres escuadrones del USMC utilizaron el Douglas AD Skyraider en la guerra de Corea, pero ello bastó para aconsejar el desarrollo del modelo AD-5, que abarcó subvariantes de ataque nocturno (equipada con ECM), de lucha antisubmarina y de guerra electrónica. El aparato de la fotografía es un AD-5 del VMA-331 y pone de relieve la disposición de los tripulantes en asientos lado a lado (foto US Marine Corps).

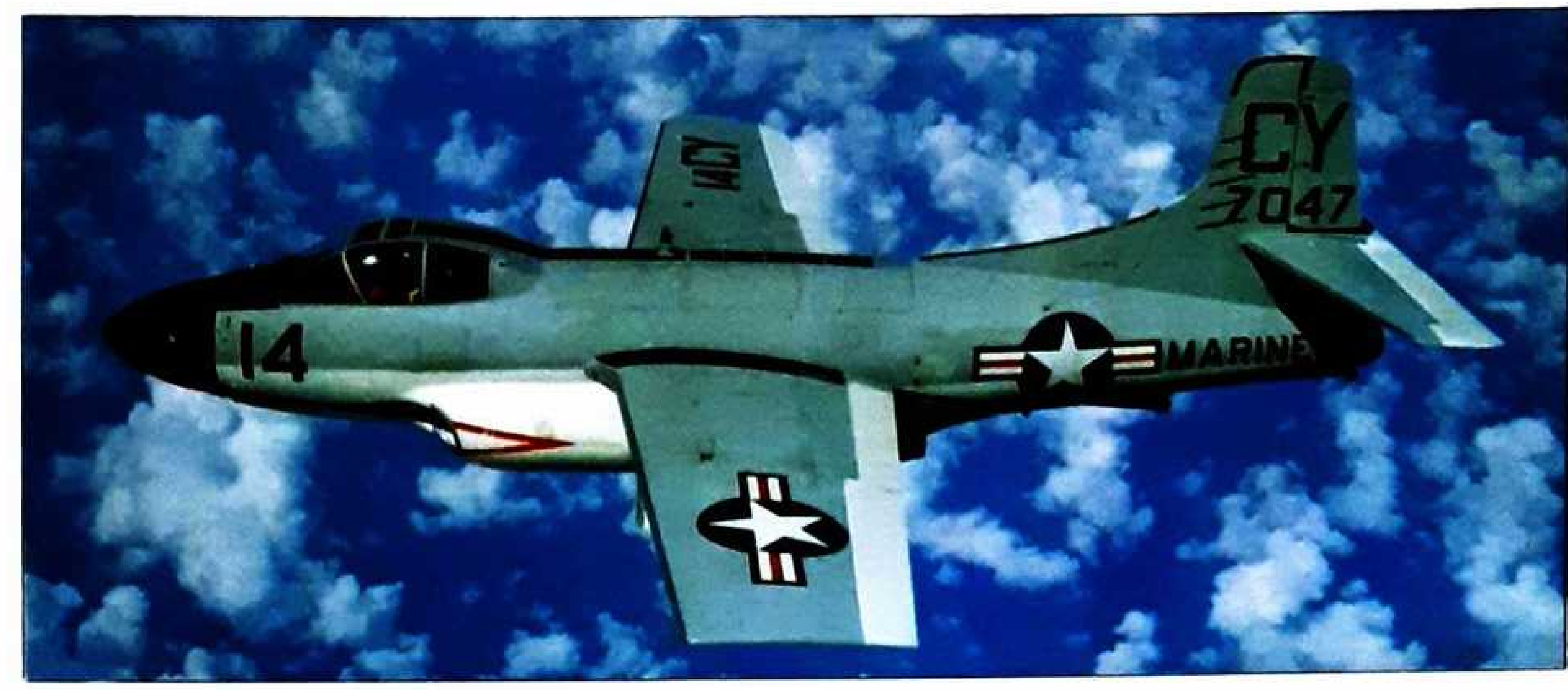


El Marine Corps recibió sus primeros Grumman F9F Panther en febrero de 1950; estos aparatos fueron entregados al VMF-311 con fines de entrenamiento. El aparato de la fotografía pertenece a la última variante de ala recta, la F9F-5P, dedicada al reconocimiento fotográfico.





Helicóptero de aspecto realmente extraño, con sus rotores intercalados y su unidad de cola bideriva, el Kaman HOK-1 sirvió con el US Marine Corps como aparato de seguridad durante los despegues y apontajes en los portaviones. En total se produjeron 81 ejemplares de serie (foto US Navy).



aviación enemiga supieron hacer un buen papel, a pesar de tripular aviones manifiestamente inferiores al MiG-15.

En lo concerniente al US Marine Corps, el helicóptero fue quizás el más interesante de todos los tipos de máquinas volantes puestos a prueba operacional en Corea, pues, a pesar de que la versión Sikorsky HRS-1 del S-55 estaba todavía lejos de las prestaciones deseables, representó una gran mejora con respecto a modelos anteriores. De acuerdo con ello, el USMC no dudó en desplegarlo rápidamente en la zona de combate: el 161.º Escuadrón de Helicópteros de Transporte de los Marines (HMR-161) se unió a los demás elementos de la 1.ª Ala Aérea de los Marines en Corea a principios de setiembre de 1951, cuando apenas hacía nueve meses que se había formado en la base de El Toro (California).

El empleo inicial de los HRS-1 de la unidad fue el abastecimiento y la primera de tales misiones tuvo lugar el 13 de setiembre, pero el recién llegado giravión comenzó en poco tiempo a aceptar papeles adicionales como el transporte táctico y el salvamento en combate; no sería erróneo pensar que el HMR-161 tuvo un papel muy significado a la hora de formular el empleo futuro de este versátil tipo de máquina voladora en las filas del US Marine Corps. Los aparatos de la unidad atesoraban 30 000 horas de vuelo en operaciones cuando la guerra tocó a su fin en 1953.

En la era de la inmediata posguerra coreana, el US Marine hubo de enfrentarse a los inevitables recortes de los presupuestos de defensa y amoldarse a un proceso de expansión más modesto, principalmente como resultado de la creación de más escuadrones de helicópteros y de la necesidad de reforzar los efectivos destinados al Pacífico Occidental, que se había convertido en un posible foco de tensiones futuras.

El Marine Corps vivió una reducción numérica a mediados de los años cincuenta, pero su poder aéreo táctico salió mucho mejor parado que durante las desmovilizaciones que siguieron al fin de la II Guerra Mundial. Para empezar, las unidades de combate habían salido beneficiadas gracias a la incorporación del Grumman Panther y del increíblemente versátil Douglas Skyraider, en tanto que en perspectiva habían modelos más capaces; el primero de éstos fue el North American FJ Fury, que comenzó a entrar en servicio en el curso de 1954 y que sustituyó rápidamente al cada vez más obsoleto Panther. Las progresivas mejoras del Fury dieron lugar a la variante FJ-4, que se hallaba ampliamente en activo a mediados de 1957; sin embargo, el USMC consiguió otros modelos nuevos, de los que el más notable fue posiblemente el Douglas A4D Skyhawk, un aparato que se unió a los *marines* en enero de 1957 y que se halla todavía en servicio en la actualidad, si bien en versiones muy modificadas y diferentes.

Otra notable adición al arsenal de la infantería de marina de EE UU fue el Douglas F4D-1 Skyray, que empezó a integrarse en las unidades en la primavera de 1956 y dio a este servicio la anhelada capacidad de interceptación todotiempo. Pero las fuerzas de caza recibieron su principal inyección de nuevo material en diciembre de 1957, cuando el VMF-122 aceptó oficialmente los primeros ejemplares del Vought F8U-1 Crusader, un caza superlativo que iba a tener una carrera larga y llena de éxitos en el seno del Marine Corps.

Aunque no llegó a ser tan famoso como los Corsair y Skyraider, el Douglas F3D Skyknight obtuvo la mejor hoja de servicio de todos los aviones navales durante la guerra de Corea. Este F3D-2 (redenominado posteriormente EF-10B) fue uno de los 30 convertidos para misiones de reconocimiento electrónico y contramedidas (foto US Marine Corps).

En el campo de los helicópteros, también aparecieron por entonces nuevos desarrollos. En la segunda mitad del decenio el USMC incorporó dos nuevos modelos que entraron en servicio en 1957; uno de ellos, el derivado HUS del famoso Sikorsky S-58, iba a mantenerse en activo durante muchos años con los *marines* y a tener una destacada participación en el conflicto de Vietnam. El otro modelo, el

Al tiempo que recibía luz verde para emprender el desarrollo del FH-1 Phantom, McDonnell comenzó a trabajar en un nuevo diseño para misiones de cazabombardeo. El éxito obtenido con el FH-1 supuso la adquisición del F2H Banshee, que entró en servicio en Corea con el Marine Corps (foto US Marine Corps).



extraño Sikorsky HR2S-1 (o «monstruo de los ojos saltones» como era más conocido), proporcionó al USMC su primer helicóptero pesado realmente eficaz. A pesar de haber sido encargado en cantidades modestas, este tipo participó también en cierta medida en Vietnam, aunque al poco tiempo fue sustituido en ese teatro de operaciones por el mucho más capaz Sikorsky CH-53A Sea Stallion.

Los diez años que pasaron entre el cese de los combates en Corea y el inicio de la implicación estadounidense en Vietnam supusieron un período de paz difícil, rota ocasionalmente por confrontaciones potencialmente peligrosas entre el Este y el Oeste, tales como la que se produjo en agosto de 1958 a raíz de que las fuerzas chinas de Mao comenzasen a hostigar las islas Kinmen. La respuesta estadounidense fue inmediata y elementos de la 7.ª Flota fueron enviados a la zona. La participación del US Marine en esa crisis fue modesta, pues sólo algunos Skyray del VMF(AW)-115 fueron desplegados en Taiwan, desde donde efectuaron patrullas aéreas de combate que se saldaron sin ningún resultado práctico.

Sin embargo, el US Marine Corps tuvo un papel bastante más activo en una crisis suscitada en otra parte del mundo, cuando 1 800 hombres tomaron parte en un desembarco anfibio cerca de Beirut (en Líbano) en julio de 1958, mientras elementos de la 6.ª Flota, basados en los portaviones USS *Saratoga* y USS *Essex*, proporcionaban la cobertura aérea. Más tropas siguieron a los infantes de marina en los días siguientes y el objetivo oficial de la operación, el apoyo al gobierno libanés y, como siempre, la salvaguarda de los residentes estadounidense, se cumplió satisfactoriamente.

Skyray y Skyhawk

A finales de los años cincuenta, la aviación del Marine Corps había mejorado de forma significativa. Sus diez escuadrones de caza diurna estaban íntegramente equipados con variantes del Crusader, en tanto que seis escuadrones de caza todotiempo empleaban el «Ford», como el personal de vuelo y mantenimiento denominaba al Douglas Skyray. Nueve de los doce escuadrones de ataque volaban en el A4D Skyhawk y los restantes estaban equipados con la variante FJ-4B del Fury. Tres escuadrones mixtos del Marine Corps, encargados de misiones de reconocimiento y de contramedidas electrónicas, operaban aviones F8U-1P Crusader y F3D-2Q Skyknight, en tanto que las necesidades de transporte estaban cubiertas principalmente por los Fairchild R4Q Flying Boxcar, apoyados por los más viejos Douglas R5D Skymaster.

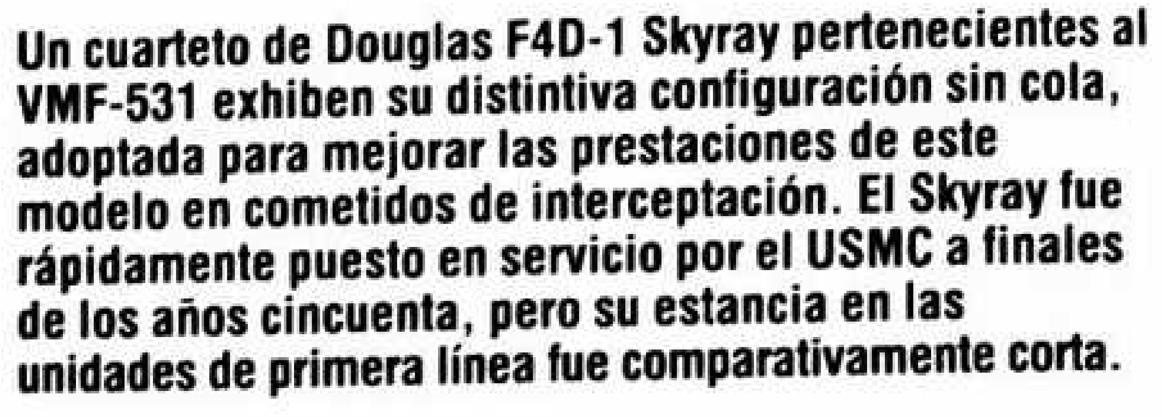
En lo referente a helicópteros, existían ya no menos de 12 escuadrones, de los que siete utilizaban el Sikorsky HUS-1 y tres más volaban en el algo menos capaz HRS, aunque estaba previsto que éstos fuesen remplazados a corto plazo. Las dos unidades restantes estaban destinadas al transporte pesado y ambas empleaban el HR2S-1.

Pero en el horizonte aparecían ya nuevos modelos de aviones, de los que el más significativo fue el McDonnell F-4 Phantom, que comenzó a integrarse en el US Marine Corps en 1963 y tuvo un papel destacado en el conflicto vietnamita. Menos espectacular, pero no menos importante desde el punto de vista de la movilidad de unidades, fue el transporte y avión cisterna Lockheed GV-1 Hercules, que entró en servicio en 1960. Otros tipos también en perspectiva eran los helicópteros Bell UH-1 Iroquois, Boeing Vertol CH-46 Sea Knight y Sikorsky CH-53 Sea Stallion, que en conjunto sirvieron para mejorar de forma importante la capacidad de asalto del servicio y se aprovecharon por primera vez de las mejores prestaciones y fiabilidad de los motores de turbina con que estaban equipados.

En los primeros momentos de la intervención del US Marine en el conflicto del Vietnam, todos esos modelos estaban todavía en fase de desarrollo, de manera que el servicio llevó a cabo sus primeras misiones de combate con el veterano helicóptero con motor de émbolo HUS, cuando un escuadrón fue enviado a la zona de Soc Trang, cerca de Saigón, para proporcionar cierta capacidad de transporte aéreo que aliviase la presión a que estaban sometidas las unidades del Ejército de la República de Vietnam (ERV).

Conocida por su nombre codificado («Shufly»), esta operación comenzó en abril de 1962; el HMM-362 fue el primer escuadrón desplegado y se trasladó a la zona con 24 HUS-1 y tres Cessna OE para cometidos de observación. Esta unidad llevó a término su primera misión de apoyo el 22 de abril, en que asistió a los Piasecki H-21 Shawnee del Ejército de EE UU a transportar tropas del ERV a la zona de combate. A partir de este momento, los escuadrones de helicópteros del USMC establecieron períodos rotacionales de permanencia en Vietnam, a medida que la operación «Shufly» se desplazaba hacia el norte, a la nueva base de Da Nang, en setiembre de 1962. Los UH-34D, como se rebautizó a los HUS-1 en 1962, fueron parte principal del esfuerzo militar limitado estadounidense hasta que, en agosto de 1964, el turbio incidente del golfo de Tonkín sirvió a EE UU para tomar parte activa en el conflicto.




Un cuarteto de Douglas F4D-1 Skyray pertenecientes al VMF-531 exhiben su distintiva configuración sin cola, adoptada para mejorar las prestaciones de este modelo en cometidos de interceptación. El Skyray fue rápidamente puesto en servicio por el USMC a finales de los años cincuenta, pero su estancia en las unidades de primera línea fue comparativamente corta.



Un par de helicópteros de transporte Sikorsky HR2S-1 del HMR-461 aterrizan en las proximidades de Vieques (Puerto Rico) en 1961. El USMC recibió un total de 55 de estos inconfundibles aparatos, cuya altura permitía cargarlos directamente desde las cajas de los camiones (foto US Marine Corps).

Los Hawk de Sikorsky

A pesar de sus excelencias, el Bell «Huey» resulta demasiado viejo y ha perdido su legendario potencial de desarrollo, de forma que ya en 1972 se anunció la decisión del US Army de adoptar un diseño de Sikorsky como su nuevo transporte táctico. Pero este modelo, el H-60, iba a interesar también a la USAF y a la US Navy.

El Sikorsky S-70 (o H-60 si se emplea la designación militar) es un helicóptero que parece poseer la mayoría de las características deseables en un sustituto del Bell UH-1. En su búsqueda de un nuevo helicóptero utilitario, el US Army en sí fue el principal factor motivante del desarrollo del S-70 y, de hecho, es todavía con mucho el mayor usuario de este modelo, si bien tanto la US Air Force como la US Navy han encargado sus propias versiones o están ya recibiéndolas. Sólo el tiempo dirá si este aparato será capaz de alcanzar una producción tan masiva como la del «Huey», pero por el momento está ya prevista la entrega de 1 500 unidades a las Fuerzas Armadas de EE UU y existen posibles ventas a países como Australia, España, Filipinas, Japón y Suiza. La suma de todo ello da que el Sikorsky S-70 es en la actualidad uno de los principales helicópteros en producción en el mundo occidental.

Al igual que otros muchos aviones modernos, la evolución del que acabaría por convertirse en el S-70 fue un proceso dilatado. En efecto, las raíces del programa se remontan al otoño de 1965, cuando el US Army empezó a considerar en serio el problema de hallar un sustituto para el UH-1 Iroquois, cuyo desarrollo todavía tenía camino por delante. Pero en la práctica hubieron de pasar varios años antes de que el US Army publicase su requerimiento UTTAS (Utility Tactical Transport Aircraft System), y no fue hasta el 5 de enero de 1972 que se distribuyó entre la industria aeroespacial estadounidense la pertinente solicitud de propuestas. Las compañías Bell, Boeing Vertol y Sikorky respondieron al reto con un total de cinco proyectos y, tras un estudio sorprendentemente rápido, el US Army invitó a las dos últimas empresas a participar en una evaluación competitiva.

Se había previsto originalmente adquirir siete prototipos de cada propuesta (incluido el de evaluaciones estáticas), pero restricciones financieras del año fiscal 1973 obligaron a encargar sólo cuatro máquinas de cada (una vez más incluida la célula estática). El 30 de agosto de 1972 se entragaron los contratos por los dos modelos en competición; el paladín de Sikorsky fue denominado UH-60, en tanto que el de Boeing Vertol pasó a llamarse UH-61.

Una formación de cuatro helicópteros UH-60A Black Hawk del Ejército de Estados Unidos desembarcan tropas en algún lugar de Egipto en el curso de las maniobras «Bright Star», una operación realizada con la colaboración de unidades de las Fuerzas Armadas egipcias (foto US Army).



Concebida desde un punto de vista puramente militar, la familia H-60 ha generado un derivado comercial al que la compañía constructora denomina Sikorsky S-70C. Similar al UH-60A, el S-70C puede desempeñar cometidos como la protección forestal, la exploración de recursos minerales y la vigilancia marítima.

Mientras sucedía todo esto, en marzo de 1972 se había cursado el primer contrato por el motor turboeje General Electric T700-GE-700, que debía propulsar ambos grupos de prototipos y ser instalado en los ejemplares de serie, fuesen cuales fuesen.

La inspección de maquetas de ambas propuestas tuvo lugar en setiembre de 1973 y el estudio en profundidad de los diseños en diciembre. Las evaluaciones de la célula estática YUH-60A empezó el 10 de junio de 1974, mientras que el especímen YUH-61A de Boeing fue enviado a las instalaciones de Grumman en Calverton (Long Island) poco después; ese lugar iba a servir como centro de vuelos de prueba del diseño de Boeing Vertol.

La propuesta UTTAS de Sikorsky fue la que primero alzó el vuelo; el 17 de octubre de 1974 tuvo lugar un satisfactorio vuelo inaugural, en tanto que el proyecto de Boeing Vertol se halló en el aire el 29 de noviembre de ese año (justo a tiempo, pues el US Army había concedido como fecha máxima el 30 de ese mes). A partir de ahí el ritmo del programa de evaluaciones se aceleró a medida de que se disponía de más prototipos, y hacia la primavera de 1975 ambas compañías se centraban de lleno en sus respectivas fases de los desarrollos en vuelo; cada empresa debía llevar a cabo 505 horas de vuelo antes de transferir los prototipos al US Army para que éste los sometiese a los ocho meses de la Evaluación Competitiva Gubernamental (ECG), que comprendía 800 horas de vuelo de las que 350 correspondían a ensayos operacionales. La ECG tuvo lugar en varios centros de aviación del Ejército, tales como Fort Rucker (Alabama), Fort Campbell (Kentucky) y Fort Wainwright (Alaska); este último fue elegido para los ensayos en climas fríos, en tanto que también tomó parte en el programa la Actividad de Ingeniería de Aviación del US Army, que se encargó de verificar las prestaciones y las cualidades de pilotaje.

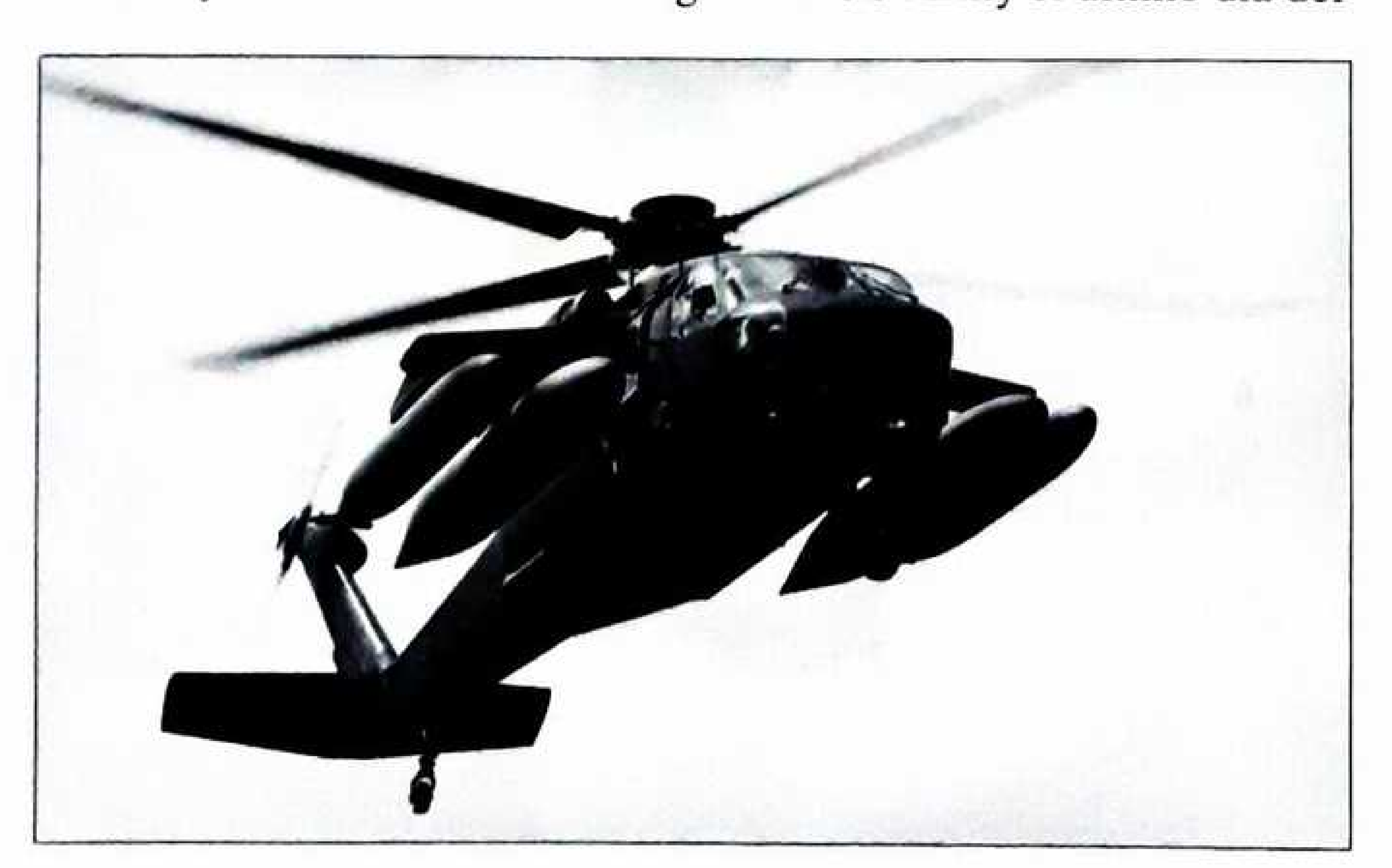
El estudio de los datos proporcionados por las pruebas ocupó los últimos meses de 1976 y culminó con el anuncio, el 23 de diciembre, de que la propuesta de Sikorsky había sido elegida vencedora de la competición UTTAS y que el modelo en cuestión podría entrar en producción a gran escala para servir con el Ejército. Simultáneamente, Sikorsky recibió un contrato inicial que cubría un lote piloto de producción de 15 helicópteros UH-60A Black Hawk, varios de los cuales fueron más tarde asignados al programa de desarrollo así como a una serie de ensayos de tipo operacional. El primero de esos aparatos realizó su vuelo inaugural el 17 de octubre de 1978 y fue formalmente entregado al US Army el último día del mes, si bien de hecho fue retenido por Sikorsky para dedicarlo a verificar los datos de prestaciones, tarea a la que también se destinó el tercer ejemplar en la base de Edwards.

Puesta de largo operacional

El primer elemento operativo del US Army que recibió el Black Hawk fue la 101.ª División Aerotransportada de Fort Campbell, en junio de 1979, y desde entonces el UH-60A ha sido puesto en servicio a nivel global; se han entregado ya unos 700 ejemplares de los 1 107 previstos originalmente y la producción prosigue a un ritmo de 10 unidades mensuales. En líneas generales, la puesta en servicio de este modelo se realizó sin excesivos problemas. El Black Hawk ha recibido ya su bautismo de fuego durante la invasión de la isla caribeña de Granada en octubre de 1983, en que efectivos de la 82.ª División Aerotransportada y de las fuerzas especiales Rangers fueron llevadas a tierra desde los portaviones, fondeados a discreta distancia de la isla. Estas operaciones tuvieron también su reverso, pues por lo menos dos UH-60 resultaron destruidos en una colisión durante las primeras fases de la acción estadounidense.

Además de la versión utilitaria normalizada UH-60A del Black Hawk, el US Army está también recibiendo un modelo especializado cuya función es la de interceptar, controlar y perturbar las transmisiones tácticas del enemigo. Conocida como EH-60A, esta versión voló por primera vez en forma de prototipo el 24 de setiembre de 1981 y los planes actuales prevén la adquisición de 77 ejemplares, si bien todavía no se sabe si se tratará de células de primera mano o de meras conversaciones de aparatos ya existentes. Indiferentes a sus orígenes, estos aparatos podrán llevar 817 kg de medios de contramedidas electrónicas, conocidas colectivamente como equipo «Quick Fix II», así como los especialistas en sistemas en la cabina principal. La variante EH-60A es fácilmente reconocible por el dipolo que presenta en los costados del fuselaje y por la antena retráctil de látigo situada en posición ventral.

Otra propuesta especializada, la EH-60B para el dilatado programa SOTAS (Stand-Off Target-Acquisition System) del US Army, progresó hasta la fase de vuelo del prototipo, que tuvo lugar el 6 de febrero de 1981. Sin embargo, en setiembre de ese mismo año el proyecto fue suspendido, aparentemente como resultado de ciertas dificultades encontradas con el equipo de aviónica Motorola, que evidenció falta de desarrollo. Desgraciadamente, no se consiguieron los fondos necesarios para seguir adelante.



En el marco de su proceso evolutivo, la capacidad del Black Hawk se ha incrementado considerablemente a través de la incorporación del External Stores Support System (ESSS), que permite el transporte de varias combinaciones de equipo auxiliar. En la foto, un UH-60A con cuatro depósitos de carburante.



El prominente dipolo del fuselaje y la antena de látigo retráctil situada en posición ventral identifican a este helicóptero como un EH-60A. Concebido para desempeñar cometidos de interceptación, control y perturbación de comunicaciones por radio, el EH-60A se halla todavía en fase de desarrollo.

Los primeros Sikorsky UH-60A Black Hawk fueron entregados a las 101.ª División Aerotransportada de Fort Campbell (Kentucky) a finales de los años setenta. El US Army había recibido unos 600 ejemplares hasta el verano de 1985.

Como suele suceder con los modernos aviones y helicópteros de combate, el número de variantes del S-70 básico proliferaron al cabo de muy poco tiempo debido a la necesidad de satisfacer nuevos cometidos y requerimientos. Ya de por sí resulta un tributo a la corrección del diseño básico el hecho de que también haya sido elegido para servir con la US Air Force y la US Navy.

De hecho, fue la Armada la que se dedicó primero a adquirir un derivado del nuevo helicóptero de Sikorsky cuando, a finales de 1974, decidió evaluar los dos contendientes del programa UTTAS en el marco de su propia competición. Ello respondía esencialmente a la necesidad de culminar la elección de un helicóptero capaz de ejercer tanto como plataforma antisubmarina como medio de defensa ante los misiles antibuque; el aparato que se seleccionase debería operar rutinariamente desde la vasta flota de unidades de superficie de la US Navy.

La US Navy se decide

Conocida por los marines como proyecto LAMPS Mk III (Light Airborne Multi-Purpose System), la evaluación comparativa de los prototipos YUH-60 y YUH-61 concluyó en el verano de 1977 y resultó en la elección del modelo de Sikorsky, a lo que probablemente ayudó la posibilidad de reducir los costes de desarrollo debido al elevado grado de comunidad con el UH-60A del US Army. La aceptación de este modelo para servir con la US Navy dio como resultado que la designación pasase a ser SH-60B y que se eligiese para él un nuevo nombre, Seahawk, que refleja tanto la diferencia de sus cometidos como su carácter acuático.

Si el UH-60A estándar utilizado por el US Army puede ser descrito como una máquina relativamente sencilla, ello no puede decirse precisamente del SH-60B de la US Navy, que cuenta con aviónica sofisticada y otros sistemas que le permiten llevar a término sus cometidos antisubmarinos con efectividad.

Aunque sus dimensiones básicas son las mismas que las del UH-60A, el Seahawk incorpora varios cambios destinados expresamente a permitirle operar con seguridad desde buques en alta mar. Aparte de las protuberancias, abultamientos y excrecencias varias asociadas con su aviónica especial, la diferencia externa más notable reside en el tren de aterrizaje, que ha sido rediseñado a fondo a fin de consentir operaciones seguras desde las confinadas áreas de los buques de superficie; el aterrizador de cola ha sido adelantado unos 390 cm y equipado con dos ruedas en lugar de la única del UH-60A. Curiosamente, los aterrizadores principales del SH-60B son más sencillos que los del Black Hawk, pues los requerimientos referentes al impacto vertical fueron menos exigentes que en el caso de la contrapartida del US Army. Otros cambios que quizá resulten menos obvios son la instalación de motores T700-GE-401, navalizados y más poderosos; contenedores de medidas de vigilancia electrónica en la proa; adopción del radar de descubierta Texas Instruments AN/APS-124 en un radomo situado bajo la sección del morro; provisión para 125 sonoboyas en una instalación interna y que son lanzadas a través de unos tubos emplazados en el costado de babor del fuselaje; instalación del puesto del especialista en sensores en la cabina; capacidad adicional de carburante; plegado automático del rotor principal y manual de la sección de cola para facilitar el estacionamiento; sistema de recepción de carburante en vuelo estacionario; y medios de flotación.

Fotografiados mientras aterrizaban en un paisaje nevado, estos Sikorsky UH-60A Black Hawk son dos de los muchos que sirven con los elementos del US Army desplegados en Estados Unidos y la República Federal de Alemania. Su color mimético básico es el verde oliva, con los numerales y los rótulos «Army» en negro.





Este Black Hawk de evaluación lleva una configuración ESSS alternativa, consistente en 16 misiles contracarro Hellfire. Otro armamento compatible con el ESSS son contenedores de cañones, de cohetes y lanzadores de minas, pero también puede transportar motocicletas de exploración (foto Sikorsky Helicopters).

La confirmación de la importancia asignada a la aviónica viene dada por el hecho de que la División Federal de Sistemas de IBM haya sido elegida como contratista principal del LAMPS III, pues el procesador acústico AN/UYS-1(V)2 Proteus de esa empresa es uno de los elementos clave del conjunto de la aviónica.

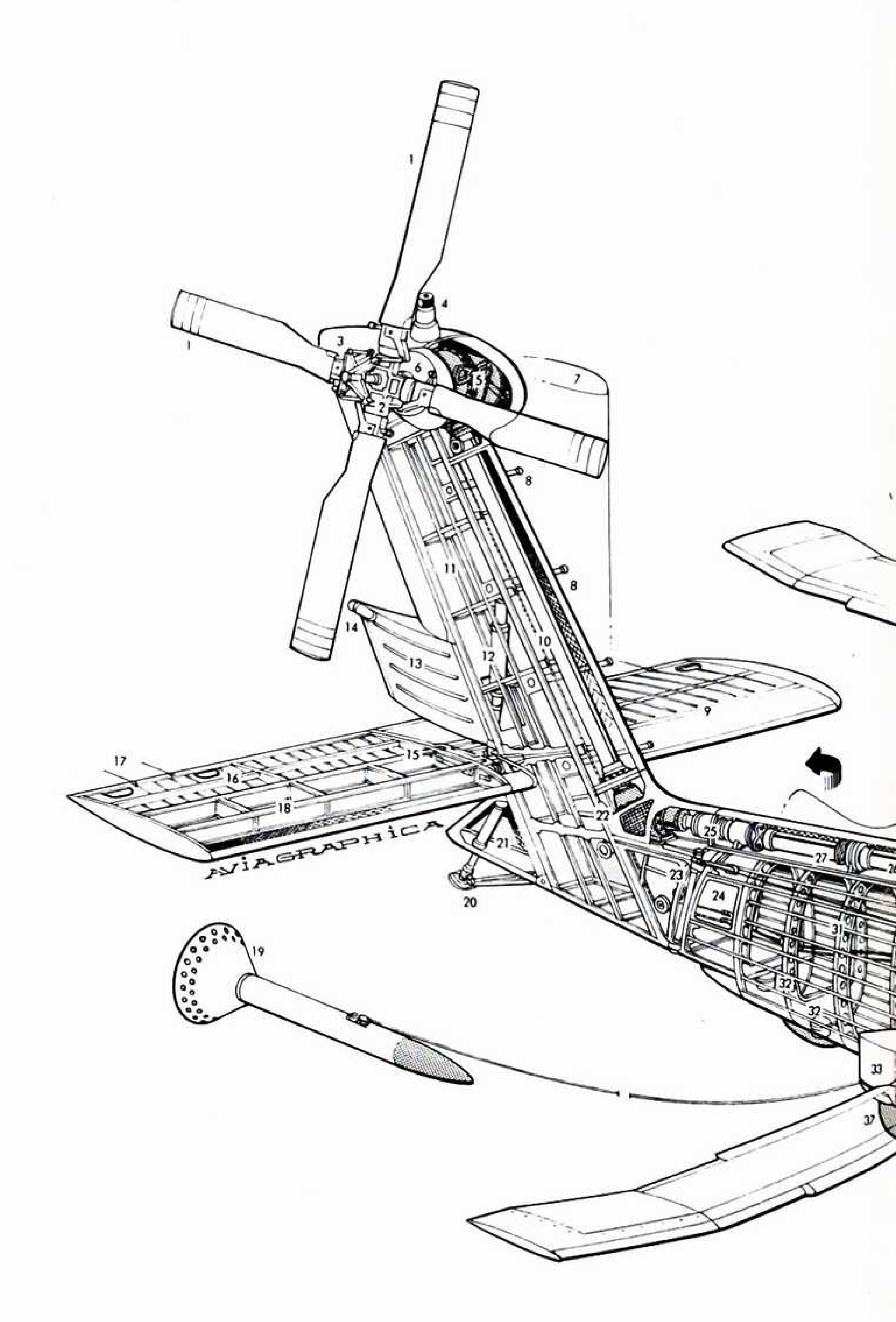
Tras la elección del SH-60B, en febrero de 1978 se dio luz verde a su desarrollo pleno y se cursó un pedido inicial por cinco prototipos YSH-60B, de los que el primero realizó su vuelo inaugural el 12 de diciembre de 1979. Este aparato y los cuatro que le siguieron habían acumulado cerca de 3 000 horas de vuelo a mediados de 1982, en el marco de una amplia serie de ensayos emprendidos por la compañía constructora y el Centro de Evaluaciones Aeronavales de Patuxent River (Maryland).

Durante el año fiscal de 1982 se tomó la decisión de autorizar la producción del SH-60B; se encargó un lote de 18 aparatos y el primer especímen de serie del Seahawk remontó el vuelo por primera vez el 11 de febrero de 1983. Al cabo de tres semanas se formó en la estación aeronaval de North Island (California) el primer escuadrón destinado a recibir este modelo, el HSL-41. Las entregas a esta unidad comenzaron el 28 de setiembre de 1983 y el HSL-41 se convirtió en la organización de conversión al SH-60B. En agosto de 1985 se habían entregado a la US Navy alrededor de 46 aparatos, al tiempo que en Nort Island progresaba a buen ritmo la instrucción de las tripulaciones destinadas al primer escuadrón operacional. Se ha previsto desplegar el Seahawk a bordo de las fragatas de la clase «Oliver Hazard Perry», en los destructores de la clase «Spruance» y en los cruceros equipados con el sistema Aegis.

Futuras versiones de la Navy

Además, la US Navy tiene pensado adquirir otra versión del Seahawk que, designada SH-60F, llevará un sonar sumergible AQS-13F en lugar de la instalación de sonoboyas del SH-60B. Este modelo deberá sustituir a los veteranos Sikorsky SH-3H Sea King que actualmente operan desde los portaviones de la US Navy y se ha previsto adquirir un total de 175 ejemplares a partir de finales de los años ochenta; en los presupuestos de defensa de 1985 se aprobó una partida inicial que cubre trabajos de investigación y desarrollo. Se ha dejado para los presupuestos de 1986 la posible adquisición de nueve ejemplares de una versión con interiores VIP a la que de momento se denomina «VH-60»; de materializarse, este modelo se unirá al Destacamento de Vuelo Ejecutivo del HMX-1 y, además de ser los primeros aparatos de la serie S-70 empleados por el US Marine Corps, se utilizarán para transportar al presidente de la nación, altos dignatarios y oficiales de alta graduación. Mientras tanto, la producción del SH-60B prosigue a un ritmo de dos aparatos por mes y los planes de la US Navy prevén la compra de un total de 204 ejemplares.

La otra versión segura de la saga S-70 es el modelo de búsqueda y salvamento en combate HH-60 Night Hawk de la US Air Force, que voló como prototipo en febrero de 1984. Originalmente, la USAF pretendía adquirir 240 Night Hawk en dos subtipos diferentes (el completo aparato todotiempo HH-60D y el simplificado HH-60E), pero ambos fueron abandonados en 1984, y las previsiones actuales apuntan hacia 90 ejemplares del HH-60A, que será una máquina genuinamente diurna y nocturna. Entre el equipo especial instalado en el HH-60A destacan un infrarrojo de barrido delantero, un presentador cartográfico y transmisiones seguras de radio e IFF, en tanto que su impresionante panoplia de material defensivo comprende un radar de alerta AN/APR-39, lanzadores de *chaff* y bengalas, provisión para perturbadores infrarrojos y las casi obligatorias ametralladoras de 7,62 mm para la supresión de armas hostiles.



Variantes del Sikorsky Black Hawk

YUH-60A: tres prototipos construidos para una evaluación competitiva con el Boeing-Vertol YUH61A
UH-60A: modelo de serie para el US Army, que se espera que adquiera 1 107 ejemplares
YEH-60A: prototipo diseñado para la interceptación, seguimiento y perturbación de comunicaciones en el campo de batalla; dotado con el sistema ECM «Quick Fix II»
EH-60A: propuesta de versión de serie del YEH-60A; el US Army pretende obtener 77 ejemplares en el marco del programa SEMA (Special Electronics Mission aircraft)
HH-60A: versión de salvamento todotiempo para el Servicio de Recuperación y Salvamento Aerospacial de la USAF; 90 ejemplares previstos para 1988
EH-60B: variante especializada para el proyecto SOTAS (Stand-Off Target Acquisition System); voló el 6 de febrero de 1981, pero el programa se canceló en setiembre de ese año
SH-60B: variante antisubmarina para el proyecto LAMPS Mk III (Light Airborne Multi-Purpose System) de la US Navy, que tiene previsto adquirir 204 ejemplares; este tipo ha sido seleccionado también por Japón y Australia
HH-60D: propuesta de un modelo de búsqueda y salvamento en combate para la USAF; abandonada en favor del HH-60A en 1984
HH-60E: modelo de salvamento de capacidad reducida propuesto para la USAF; abandonado en favor del HH-60A en 1984
SH-60F: versión especializada propuesta para remplazar a los SH-3H Sea King de los portaviones de la US Navy; existe un requerimiento por 175 unidades, aunque no se conoce su estado actual (no obstante, en los presupuestos del año fiscal 1986 figura una partida de 30 millones de dólares para una versión más austera del SH-60B)
S-70C: variante comercial para misiones de tipo utilitario

Concebido para misiones de búsqueda y salvamento todotiempo sobre el campo de batalla, encuadrado en el Servicio de Recuperación y Salvamento Aerospacial de la US Air Force, el prototipo HH-60A, que en la ilustración aparece con el esquema mimético tritono «European One», voló por primera vez el 4 de febrero de 1984.

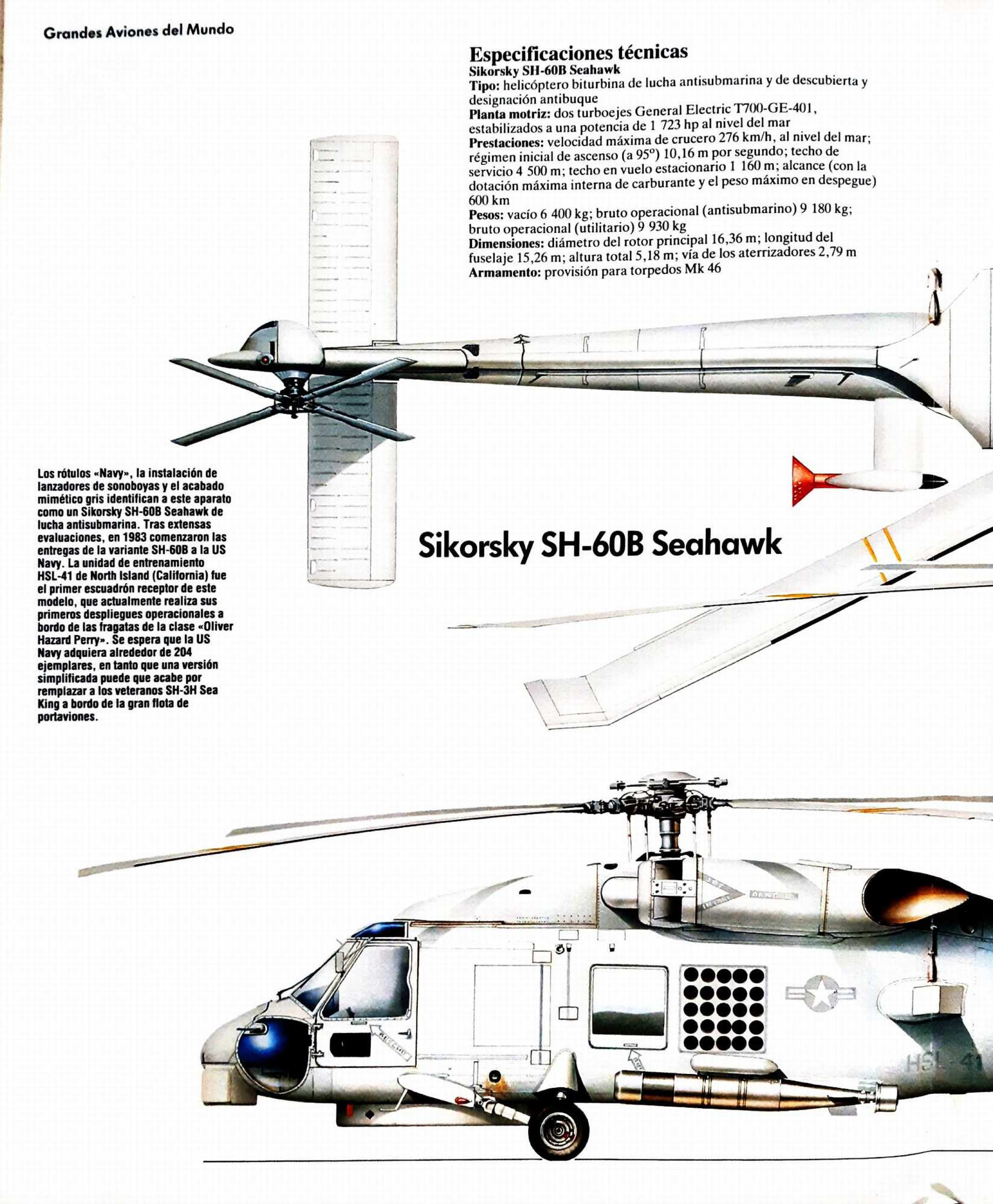


Corte esquemático del Sikorsky SH-60B Seahawk

1 Palas rotor en compuesto grafito epoxídico
2 Miembro cruciforme cabeza rotor
3 Araña cambio paso palas
4 Baliza anticolisión
5 Engranaje terminal rotor cola
6 Cabeza rotor, inclinada 20°
7 Posición plegada estabilizador
8 Estribos mantenimiento
9 Estabilizador babor
10 Eje transmisión rotor cola
11 Estructura deriva
12 Martinete hidráulico estabilizadores
13 Sección borde fuga con torsión geométrica
14 Luz navegación cola
15 Línea plegado estabilizador
16 Asideros
17 Descargas estáticas
18 Estructura estabilizador estribor
19 Detector anomalías magnéticas (MAD) remolcado
20 Paragolpes
21 Amortiguador
22 Engranaje transmisión
23 Junta plegado unidad cola
24 Cuaderna plegado unidad cola
25 Desconexión eje transmisión
26 Eje transmisión rotor cola
27 Cojinetes sostén eje
28 Unidad cola en posición plegada
29 Carenado dorsal
30 Antena UHF
31 Estructura larguero cola
32 Transmisores compás
33 Alojamiento MAD remolcado
34 Cables mando rotor cola
35 Cable antena UHF
36 Soporte fijo unidad MAD
37 Alojamiento antena ventral enlace datos
38 Antena inferior UHF/TACAN
39 Purga combustible
40 Baliza anticolisión
41 Argolla amarre
42 Cuaderna fijación larguero cola
43 Escape intercambiador térmico sistema aire
44 Protección térmica escape motor
45 Antena localización
46 Extintores motor
47 Antena IFF
48 Unidad potencia auxiliar (APU) babor
49 Rejilla escape aire radiador aceite
50 Unidad aire acondicionado en estribor
51 Escape motor
52 Compartimiento equipo radio HF
53 Guía deslizamiento puerta
54 Carenado trasero antena ESM AN/ALQ-142, babor y estribor
55 Pata aterrizador trasero
56 Depósitos carburante, babor y estribor; capacidad total 1 368 litros
57 Soporte cargas estribor
58 Ruedas (dos) traseras orientables
59 Alojamiento paracaídas torpedo
60 Torpedo ligero Mk 46
61 Mamparo trasero cabina
62 Asiento pasajero
63 Piso cabina, de estructura alveolar
64 Puerta deslizable cabina
65 Sistema recuperación aviones
66 Eslinga ventral, para 2 700 kg
67 Estructura piso
68 Sección abatible puerta
69 Ventanilla salida emergencia
70 Lanzador neumático sonoboyas (125)
71 Cabria izamiento
72 Turboeje General Electric T700-GE-401
73 Engranajes equipo accesorio motor
74 Separador partículas toma aire
75 Mamparo parallamas
76 Soplante radiador aceite
77 Unidad freno rotor
78 Conducto toma aire motor
79 Estribo mantenimiento
80 Eje transmisión rotor
81 Engranajes eje transmisión
82 Caja engranajes reductores
83 Plato oscilante control rotor
84 Mástil rotor
85 Varillas control paso palas
86 Sistema absorción vibraciones
87 Carenado cabeza rotor
88 Cabeza rotor principal (con cojinetes elastoméricos)
89 Miembro control paso pala
90 Amortiguador de arrastre
91 Juntas plegado palas, de accionamiento eléctrico
92 Detectores roturas largueros palas
93 Fijaciones palas
94 Palas rotor principal
95 Toma aire motor babor
96 Carenado deslizable acceso equipo control
97 Engranajes accesorios
98 Bomba hidráulica
99 Unidades control vuelo
100 Unidad hidromecánica mezcla controles vuelo
101 Techo cabina
102 Asiento radarista
103 Consola radar AN/APS-124
104 Argolla amarre
105 Cuadernas maestras soporte motores y rotor
106 Estribos mantenimiento
107 Fijación pata aterrizador
108 Pata amortiguadora
109 Rueda estribor
110 Eje rueda
111 Luz navegación estribor
112 Carenado fijación articulación eje rueda
113 Panel delantero acceso cabina
114 Varillas control pasos cíclico y colectivo
115 Guías carenado superior
116 Rejilla entrada aire refrigeración
117 Revestimiento fibra vidrio pala rotor
118 Panel borde fuga de estructura alveolar
119 Larguero de titanio
120 Borde ataque pala
121 Revestimiento antierosión borde ataque
122 Compensador fijo borde fuga
123 Ventanilla superior cabina vuelo
124 Espejos retrovisores
125 Mandos gases y combustibles, en techo
126 Panel cortacircuitos
127 Asiento piloto
128 Arneses
129 Soporte asiento
130 Ventanilla salida emergencia
131 Piso cabina vuelo
132 Puerta cabina vuelo
133 Estribo
134 Antena radar descubierta AN/APS-124
135 Radomo ventral
136 Luz retráctil carreteo y vuelo estacionario
137 Panel transparente visión hacia abajo
138 Pedales control guiñada
139 Palanca mando paso cíclico
140 Panel instrumentos
141 Consola central instrumentos
142 Compás de reserva
143 Asiento ATO/copiloto
144 Sonda temperatura exterior
145 Dorso panel instrumentos
146 Sondas datos aire
147 Parabrisas
148 Limpiaparabrisas
149 Sección proa articulada para acceso interior
150 Tubos pitot
151 Compartimiento equipo aviónica
152 Antena delantera enlace datos
153 Alojamientos delanteros antenas ESM AN/ALQ-142

Especificaciones técnicas

Sikorsky SH-60B Seahawk
Tipo: helicóptero biturbina de lucha antisubmarina y de descubierta y designación antibuque
Planta motriz: dos turboejes General Electric T700-GE-401, estabilizados a una potencia de 1 723 hp al nivel del mar
Prestaciones: velocidad máxima de crucero 276 km/h, al nivel del mar; régimen inicial de ascenso (a 95º) 10,16 m por segundo; techo de servicio 4 500 m; techo en vuelo estacionario 1 160 m; alcance (con la dotación máxima interna de carburante y el peso máximo en despegue) 600 km
Pesos: vacío 6 400 kg; bruto operacional (antisubmarino) 9 180 kg; bruto operacional (utilitario) 9 930 kg
Dimensiones: diámetro del rotor principal 16,36 m; longitud del fuselaje 15,26 m; altura total 5,18 m; vía de los aterrizadores 2,79 m
Armamento: provisión para torpedos Mk 46



Sikorsky SH-60B Seahawk

Los rótulos «Navy», la instalación de lanzadores de sonoboyas y el acabado mimético gris identifican a este aparato como un Sikorsky SH-60B Seahawk de lucha antisubmarina. Tras extensas evaluaciones, en 1983 comenzaron las entregas de la variante SH-60B a la US Navy. La unidad de entrenamiento HSL-41 de North Island (California) fue el primer escuadrón receptor de este modelo, que actualmente realiza sus primeros despliegues operacionales a bordo de las fragatas de la clase «Oliver Hazard Perry». Se espera que la US Navy adquiera alrededor de 204 ejemplares, en tanto que una versión simplificada puede que acabe por remplazar a los veteranos SH-3H Sea King a bordo de la gran flota de portaviones.


NAVY
HSL-41
Keith Fretwell

Escuadrones de la RAF

103.° Squadron



El 1 de setiembre de 1917, el 103.° Squadron se formó en Beaulieu con la intención de que sirviera en el frente Occidental como unidad de bombardeo diurno. En diciembre comenzó a recibir su equipo definitivo, el Airco D.H.9, que el escuadrón se llevó a Francia en mayo de 1918. Pronto entró en acción y realizó acciones de escolta de incursiones diurna detrás de las líneas enemigas para atacar los aeródromos alemanes, instalaciones ferroviarias y militares, una tarea que mantuvo durante los últimos seis meses de la guerra. Tras el armisticio, permaneció en Francia para efectuar servicios de correo y vuelos de enlace hasta marzo de 1919, en que regresó a Gran Bretaña y fue disuelto en Shotwick el 1 de octubre de 1919.

El escuadrón fue reformado para el mismo cometido en Andover el 10 de agosto de 1936. Fue equipado con Hawker Hind, con el que voló durante dos años antes de recibir aviones más modernos del tipo Fairey Battle. Cuando estalló la II Guerra Mundial, en setiembre de 1939, el escuadrón era operativo con este aparato y con él se trasladó a Francia como parte de la Fuerza Aérea Avanzada de Interdicción. Inicialmente efectuó patrullas de reconocimiento y no fue hasta mayo de 1940 en que el 103.° entró realmente en acción. A continuación el escuadrón pasó por un período desastroso: el Battle no era enemigo de talla para los cazas alemanes, y cuando fue enviado a bombardear tropas avanzadas alemanas y los puentes que estaban utilizando el escuadrón sufrió graves pérdidas. Finalmente, los efectivos restantes absorbieron al 218.° Squadron a fin de mantener su operatividad, pero incluso así hubo de ser retirado de la acción y devuelto de regreso a Gran Bretaña.

El 103.° Squadron se reunificó en Honington, donde se reequipó con Vickers Wellington y volvió a las operaciones, esta vez de bombardeo nocturno, en las que siguió durante el resto de la guerra. En 1941 se estableció en Elsham Wolds y desde allí voló contra los principales objetivos del Mando de Bombardeo. Continuó utilizando el Wellington Mk IC hasta el verano de 1942, en que se reequipó con Handley Page Halifax. Se trató sólo de una medida interina, pues justo cuando el escuadrón comenzó a utilizarlo en operaciones, este modelo fue retirado y el escuadrón recibió los Avro Lancaster. Desde noviembre de 1943, los Lancaster del escuadrón estuvieron continuamente en acción hasta el final de la guerra de Europa: se atacó los objetivos principales, así como los bases de lanzamiento de las V-1 en Francia a principios de 1944 y las instalaciones ferroviarias antes de la invasión. El escuadrón dispuso de un Lancaster muy especial, el ED888, que se hizo famoso por realizar más salidas operativas que cualquier otro aparato del Mando de Bombardeo.

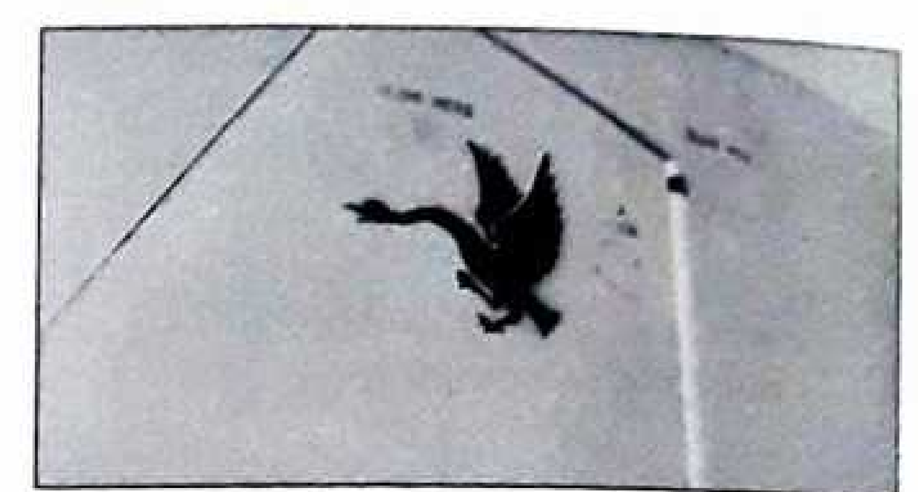
El escuadrón sirvió en la mayor parte de las acciones del Mando de Bombardeo, pero no hubo lugar para él en la RAF de tiempos de paz, por lo que el 26 de noviembre de 1945 fue disuelto en Elsham Wolds al ser redesignado 57.° Squadron.

El 103.° se reformó como escuadrón de bombardeo en Gütersloh el 30 de noviembre de 1954, como parte del ala de English Electric Canberra de la RAF Germany, junto a los Squadrons n.^{os} 102 y 104. Sirvió con eficacia en este cometido durante casi dos años, registrando 5 000 horas de vuelo. Sin embargo, esta tarea duró poco tiempo y el 1 de agosto de 1956 el escuadrón fue disuelto de nuevo.

Cuando volvió a ser creado, lo hizo para un cometido bien diferente. El 1 de agosto de 1959, el 284.° Squadron de Nicosia fue redesignado 103.° Squadron. Sirvió como unidad de helicópteros con dos misiones diferentes. Voló con el Bristol Sycamore y efectuó algunos notables rescates con los mismos, especialmente el 6 de febrero de 1960 en que al salvar a la tripulación del buque yugoslavo *Snjeznik* al largo de Famagusta, transportó 15 personas en un Sycamore incluidos los pasajeros de otro Sycamore que se estrelló en el primer intento de salvamento. En las tareas de seguridad, sus aparatos fueron utilizados para el traslado de tropas cuya misión era la de tender emboscadas y establecer bloqueos a gran velocidad en las carreteras durante las revueltas en la isla. También fueron utilizados en este cometido durante la crisis de Kuwait, para la que sus helicópteros fueron transportados por vía aérea.

El 31 de julio de 1963 el 103.° fue dividido en dos patrullas, la 1563.ª en Chipre y la 1564.ª en El Adem, lo que supuso la disolución efectiva del escuadrón. Al día siguiente, sin embargo, fue reformado en Seletar, Singapur, a partir de la Patrulla B del 110.° Squadron. Fue de nuevo una unidad de helicópteros, equipada en esa ocasión con el Westland Whirlwind con motor de turbina. Casi inmediatamente se envió un destacamento a Borneo durante la confrontación de Indonesis, en cuyo transcurso operó desde Kuching y Labuan efectuando transportes de tropas, salidas de evacuación de baja y misiones de suministro para el Ejército en la jungla. Mientras este destacamento apoyaba eficazmente al Ejército destinado en Borneo, el grueso del escuadrón operó en la zona occidental de Malaysia contra los infiltrados indonesios causantes de la insurrección. Además de estas acciones todotiempo, el 103.° mantuvo un destacamento SAR en Seletar. El escuadrón siguió siendo la principal unidad de helicópteros de la RAF en Singapur durante muchos años, se convirtió al Westland Wessex en 1972 y sirvió hasta su disolución final, en Tengah, el 31 de julio de 1975.





El 103.° Squadron formó parte durante dos años del Ala Canberra de Gütersloh. Sus aviones portaban el distintivo de un cisne negro en la deriva, como se puede observar en la fotografía de la derecha (fotos John D.R. Rawlings).



El 103.° Squadron utilizó los Westland Whirlwind en Singapur como helicópteros de salvamento, así como en misiones de apoyo junto con el 110.° Squadron. Este modelo llevaba el emblema del cisne negro en el soporte del rotor de cola.



Derecha: estacionado entre los viejos Whirlwind HC.Mk 10, en la base de Tengah en octubre de 1972, se encuentra el primero de los Wessex del escuadrón, el XT604. En la deriva puede verse el emblema del escuadrón, recién pintado (foto John D.R. Rawlings).



El cometido principal del 103.° Squadron en Chipre a principios de los años sesenta fue el de búsqueda y salvamento, para el que utilizó el Sycamore. Este helicóptero fue pintado con el clásico color amarillo.

104.° Squadron





El 104.° Squadron operó desde Foggia en Italia y utilizó sus Liberator en incursiones sobre el «blando vientre» de Europa: Italia, el sur de Alemania, Austria, Yugoslavia y Rumania (foto John D.R. Rawlings).

El 104.° Squadron fue otro de los escuadrones formados con el propósito de tomar parte en la ofensiva de bombardeo estratégico, uno de los objetivos del último año de la I Guerra Mundial. Su formación tuvo lugar en Wyton el 4 de setiembre de 1917 a partir de un núcleo del 20.° Training Squadron. El 104.° se equipó con los bombarderos diurnos Airco D.H.9 y se trasladó a Francia el 19 de mayo de 1918, para formar parte de la Fuerza Aérea Independiente. Su primera acción tuvo lugar el 8 de junio, en que nueve aparatos bombardearon eficazmente el complejo ferroviario de Metz-Sablon; el escuadrón también fue atacado por cazas enemigos y registró su primer aparato alemán derribado. El escuadrón inició así su trayectoria futura. Antes de finales de mes comenzó a servir en los bombardeos a largo alcance y atacó objetivos situados a 110 y 130 km detrás de las líneas alemanas; una de las incursiones de mayor éxito tuvo como escenario Karlsruhe el 25 de junio, ciudad que volvió a ser atacada en agosto y en la que resultó destruida la estación de ferrocarril. Alrededor del mes de agosto, el 104.° consiguió alcanzar los 160 km por detrás de las líneas (hasta Mannheim). Cuando la guerra finalizó, regresó a Gran Bretaña en febrero de 1919 y fue disuelto en Crail el 30 de junio de 1919.

El 7 de enero de 1936, la Patrulla C del 40.° Squadron formó un nuevo 104.° Squadron. Ello tuvo lugar en Abingdon y su material de vuelo fue el Hawker Kind, el sucesor lógico el D.H.9. El 104.° completó la conversión hasta ser operativo y en 1938 fue reequipado con el Bristol Blenheim como preparativo para las próximas hostilidades. Cuando estalló la II Guerra Mundial, el escuadrón fue transferido al 6.° Group, la unidad del Mando de Bombardeo encargada de entrenar tripulaciones para los escuadrones operativos, y permaneció en estas tareas hasta el 8 de abril de 1940, en que fue disuelto para formar la 13.ª Unidad de Entrenamiento Operacional en Bicester.

El 104.° se reconstituyó para las tareas operativas en Driffield el 1 de abril de 1941 en el 4.° Group. Fue equipado sorprendentemente con Vickers Wellington Mk II (la mayoría del grupo volaba con Armstrong Whitworth Whitley) y comenzó a efectuar operaciones justo un mes después sobre Alemania, bombardeando Bremen y Wilhelmshaven. Continuó con el ataque sobre Alemania de noche, volando siempre que fue necesario. Sin embargo, en octubre fue enviado a Malta un amplio destacamento, desde donde comenzó inmediatamente a atacar la península italiana, Sicilia y el norte de África en acciones nocturnas. En enero de 1942 este destacamento se trasladó a Egipto, donde encontró su escalón de tierra, y los miembros restantes que se encontraban en Driffield pasaron a formar el 158.° Squadron. El 104.° se concentró entonces en la batalla del desierto Occidental y efectuó salidas por detrás de las líneas enemigas para bombardear los puertos de suministro, aeródromos, depósitos de armas e instalaciones en los escalones de retaguardia del Eje. Llegó hasta las bases enemigas de Creta y el Dodecaneso en busca de objetivos apropiados. Esto le ocupó todo el año 1942, llegando a su máxima actividad cuando estalló la crisis de El Alamein a finales de año. Cuando el enemigo fue expulsado del norte de África, el escuadrón se trasladó hacia el oeste, a Tunicia, desde donde pudo volver a ocuparse de los objetivos en Italia en preparación de la invasión de Sicilia y, posteriormente, los desembarcos en Italia. En el verano de 1943 sustituyó a sus Wellington con motores Merlin por los Wellington Mk X con motores Hercules, con los que se trasladó a finales de año a Italia y estableció su base en el complejo de Foggia. Desde allí llegó hasta los Balcanes y el norte mismo de Italia. El escuadrón fue muy activo durante todo el año 1944, en el que efectuó principalmente acciones de bombardeo pero también lanzamiento de suministros a los partisanos en Italia y en los estados de los Balcanes, principalmente en Yugoslavia. A principios de 1945 efectuó una pausa para poder reequiparse con los Consolidated Liberator. Este aparato proporcionó al escuadrón un mayor alcance y le permitió cubrir áreas mayores. Sin embargo, por entonces la guerra estaba a punto de acabar y los aparatos fueron inmediatamente utilizados en vuelos de traslado de tropas, repatriando prisioneros y redesplazando las fuerzas tras las hostilidades, en preparación para su vuelta a casa a raíz de la desmovilización.

En octubre de 1945 el escuadrón regresó a la Zona del Canal, en Egipto, y se reequipó con el último modelo del Avro Lancaster, el Mk VII. El 104.° fue uno de los componentes vitales del Ala de Bombardeo de Oriente Medio, destacada en Egipto hasta que la zona estuvo lo suficientemente tranquila como para poder reducir las fuerzas de la RAF allí estacionadas. El 1 de abril de 1947, el escuadrón fue disuelto en Shallufa. Se reformó para pasar a convertirse en el tercer escuadrón de la 551.ª Ala en Alemania, concretamente en Gütersloh el 15 de marzo de 1955; recibió English Electric Canberra B.Mk 2. Sin embargo, este nuevo período fue muy corto, pues el 1 de agosto de 1956 el escuadrón fue disuelto al disgregarse el ala a que pertenecía.

El 22 de julio de 1959, el 104.° se reconstituyó como unidad de misiles balísticos Thor en Ludford Magna y desempeñó este cometido hasta su nueva disolución, allí mismo, el 24 de mayo de 1963.

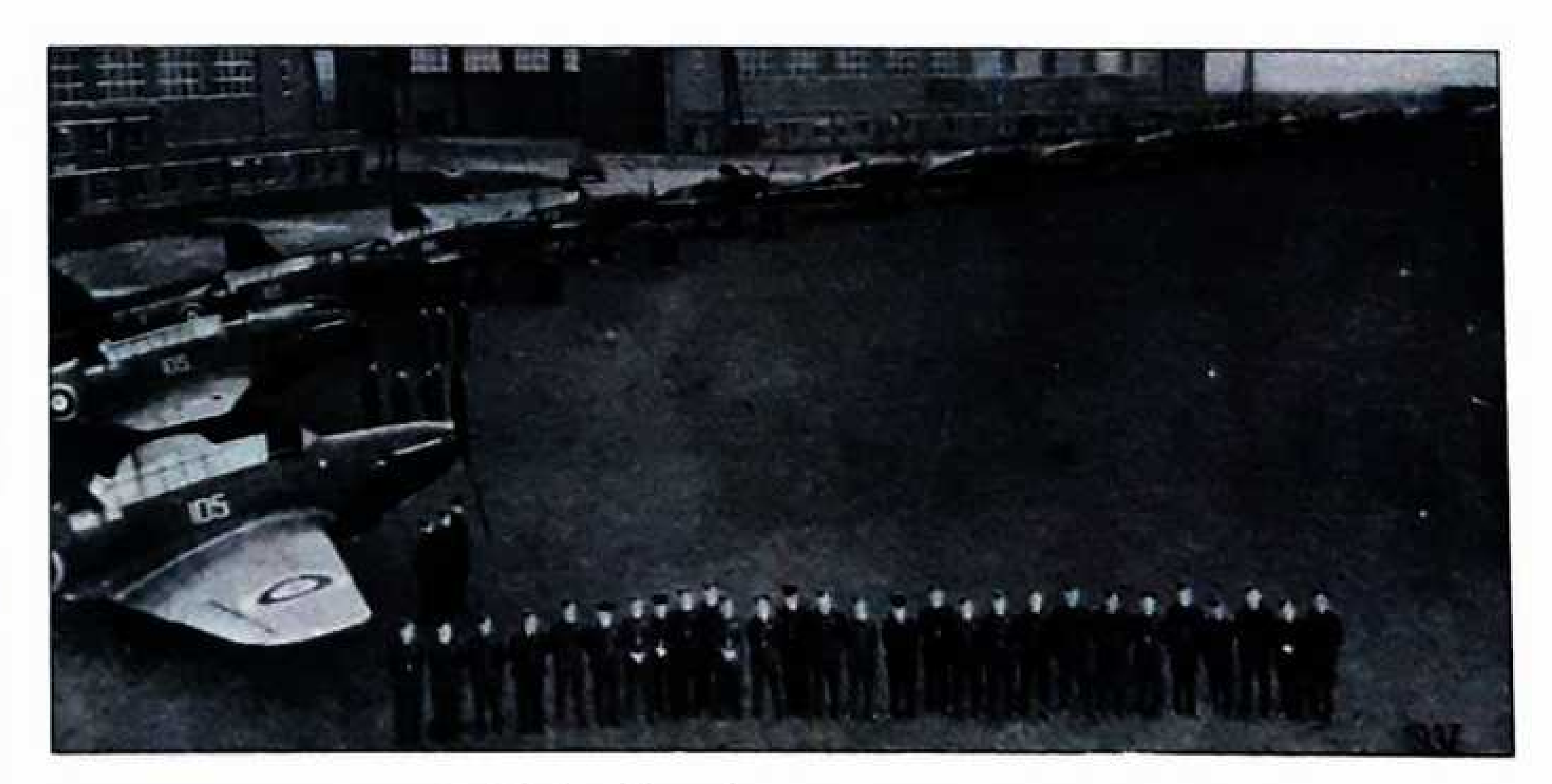
105.° Squadron



El 14 de setiembre de 1917 se formó en Andover el 105.° Squadron, que fue equipado con varios modelos de aviones para efectuar la conversión a unidad de bombardeo con Airco D.H.9. Antes de que llegase a ser operativo, se tomó la decisión de asentar el escuadrón en Irlanda a la vista del aumento de la conflictividad en la zona, por lo que se trasladó a Omagh, en el condado de Tyrone, en mayo de 1918 con sus RAF R.E.8 para tareas de reconocimiento para el Ejército. Desempeñó un cometido de vigilancia en colaboración con las unidades de tierra y se reequipó con Bristol F.2B Fighter al final de aquel año. Mientras que numerosos escuadrones estaban siendo disueltos, el 105.° continuó sirviendo en este importante cometido hasta el mes de febrero de 1920, en que también fue disuelto. La mayor parte de su personal y equipo pasó a formar al 2.° Squadron en Oranmore.

El 105.° se constituyó de nuevo, en Upper Heyford, el 12 de abril de 1937 a partir de la Patrulla B del 18.° Squadron y recibió aviones Hawker Audaxes como equipo de conversión hasta que pudo utilizar un bombardero diurno más apropiado. Éste comenzó a llegar en agosto y se trató del Fairey Battle; el escuadrón inició así su período de transformación y abandonó los Audax en octubre. El 105.° fue una de las primeras unidades equipadas con este bombardeo monoplano y pronto alcanzó el nivel operativo.

Cuando estalló la II Guerra Mundial en setiembre de 1939, el escuadrón se trasladó a Francia como parte de la Fuerza Aérea Avanzada de Interdicción. Durante el período de la «falsa guerra» efectuó operaciones de reconocimiento a lo largo de la frontera, pero cuando los alemanes invadieron Francia en mayo de 1940 el escuadrón pasó a participar en los combates. Finalmente, el 105.° hubo de retirarse a Gran Bretaña con muy pocos aparatos y sin tripulaciones.



Los Fairey Battle del 105.° Squadron estacionados durante una ceremonia frente a los hangares de Harwell. Enviado a Francia dos años después, el escuadrón perdió gran parte de sus aparatos y tripulaciones en el transcurso de las batallas del mes de mayo de 1940 (foto P.H.T. Green).

El escuadrón se reorganizó en Honington, se equipó con Bristol Blenheim Mk IV y pasó a formar parte de la ofensiva del 2.° Group contra los puertos de invasión y objetivos en el cercano continente. Esto volvió a suponer duras patrullas operativas, y las pérdidas no fueron pocas. Así sucedió especialmente cuando aumentaron los ataques contra la navegación en el mar del Norte, en los que los Blenheim sufrieron las iras de los buques antiaéreos alemanes. Esta ofensiva se mantuvo a lo largo de 1940, aumentó en intensidad en primavera de 1941 y continuó hasta el otoño. La mayor parte del escuadrón fue destacada entonces a Malta, donde puso en práctica su experiencia en ataques navales contra los convoyes del Eje que se dirigían al norte de África. Así mismo, en verano de 1941 el jefe de escuadrón, el comandante de ala H.I. Ed-

wards, recibió la Cruz Victoria por llevar a cabo un épico ataque diurno a baja cota sobre el puerto de Bremen, a pesar de la fuerte oposición y de sufrir graves pérdidas.

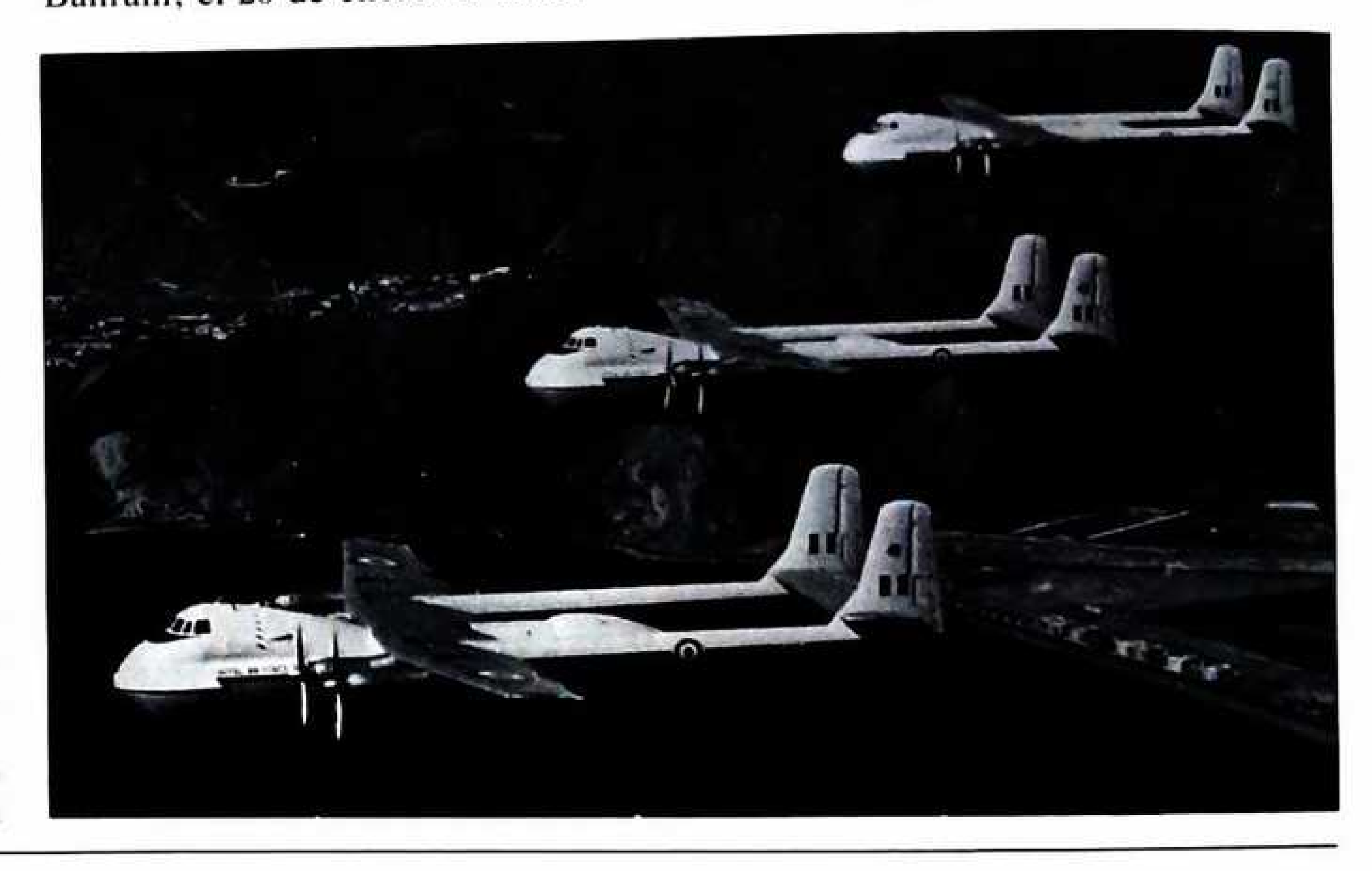
En octubre de 1941, el destacamento de Malta regresó y el escuadrón continuó operando desde Gran Bretaña, aunque a una escala menor. La razón para ello estribaba en que el escuadrón había sido elegido como la primera unidad del Mando de Bombardeo en operar con el de Havilland Mosquito como avión de bombardeo. Recibió sus primeros aparatos en noviembre de 1941 y durante los primeros meses de 1942 pasó más tiempo tratando de conocer mejor al Mosquito que efectuando bombardeos con los Blenheim. Las operaciones comenzaron el 31 de mayo de 1942 cuando sus aparatos salieron a alta cota y bombardearon Colonia inmediatamente después de la acción de «mil bombarderos» contra la ciudad. Esta no era la forma más eficaz de cosechar éxitos, pero cuando el escuadrón se dedicó a los ataques de precisión a baja cota contra objetivos puntuales, las posibilidades del avión se hicieron evidentes. El primero de estos ataques se llevó a cabo el 25 de setiembre contra los cuarteles generales de la Gestapo en Oslo. A partir de entonces la unidad fue utilizada en estas misiones con gran éxito. El 30 de enero de 1943 el escuadrón efectuó la primera acción diurna contra Berlín, impidiendo que el mariscal Goering pudiera hablar por radio durante más de una hora. El 105.° pronto adquirió una gran experiencia en este tipo de ataques de precisión, que transmitió a otros escuadrones.

En junio de 1943, debido a su capacidad, el 105.° Squadron fue transferido al grupo de guía de formaciones (el 8.°) y recibió el Mosquito Mk IX con equipo Oboe. Los utilizó para la localización precisa de objetivos para el Mando de Bombardeo y a partir de entonces llevó a cabo estas tareas hasta el final de la guerra de Europa. Durante este período estuvo muy ocupado, tanto en las ofensivas generales contra objetivos en Alemania como en los bombardeos en preparación de la invasión de Normandía en junio de 1944. Por entonces había adoptado la más difundida de las versiones de bombardeo del Mosquito, la Mk XVI. Todavía estaba equipado con este modelo cuando fue disuelto en Upwood el 1 de febrero de 1946.

El 105.° se reconstituyó de nuevo, en Benson, el 21 de febrero de 1962. Sirvió en tareas de transporte y se equipó con Hawker Siddeley Argosy C.Mk 1, un transporte táctico de alcance medio. Se trasladó a Adén en junio, donde operó en apoyo de las fuerzas de tierra que protegían las fronteras de cualquier incursión. Sus aparatos se convirtieron en una visión común en todos los aeródromos desde Chipre hasta la India y por el sur hasta Rodesia. En 1964 el cometido táctico, que incluía el lanzamiento de suministros en paracaídas para el Ejército, ocupó uno de los lugares preferentes entre sus misiones durante la lucha en Radfán. Al año siguiente, el 105.° envió un destacamento a Singapur para reforzar las fuerzas de transporte allí destacadas debido a la retirada temporal de todos los Handley Page Hastings. Ello supuso para el escuadrón una mayor participación operativa, en aquella ocasión en lucha en Borneo. Ese mismo año, el 105.° participó en las tareas de transporte relacionadas con la crisis de la declaración de la independencia de Rodesia, y uno de los aparatos quedó atrapado en la zona del Himalaya cuando estalló la guerra entre la India y Pakistán. Durante el año 1966 el escuadrón tuvo una existencia ajetreada, dada la gran actividad guerrillera en el protectorado de Adén, y hubo de desempeñar también cometidos de salvamento, especialmente en el océano Índico y el mar Rojo. Cuando la ocupación británica de Adén llegó a su fin, el 105.° Squadron se trasladó al golfo de Arabia en 1967 para cubrir la retirada final del protectorado. El escuadrón se disolvió finalmente en Muharraq, Bahrain, el 20 de enero de 1968.



A su regreso a Gran Bretaña en 1940, el 105.° Squadron fue requipado con Blenheim Mk IV. Los utilizó durante 18 meses como parte de la ofensiva diurna del 2.° Group.



Durante sus últimos seis años de servicio, el 105.° operó como escuadrón de transporte en Adén y el golfo de Arabia, equipado con los Argosy C.Mk 1.

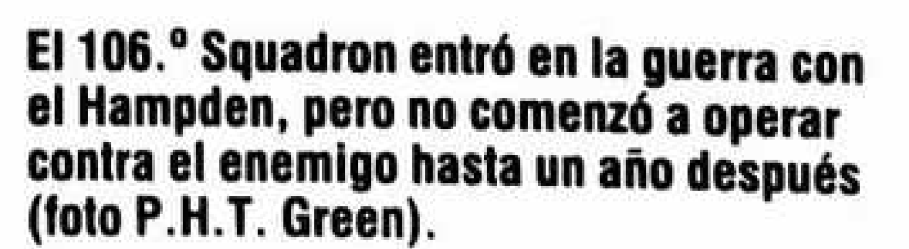
106.° Squadron



El 106.° Squadron recibió sus Fairey Battle en junio de 1938 en Abingdon, cuando se reformó a partir de una patrulla del 15.° Squadron.

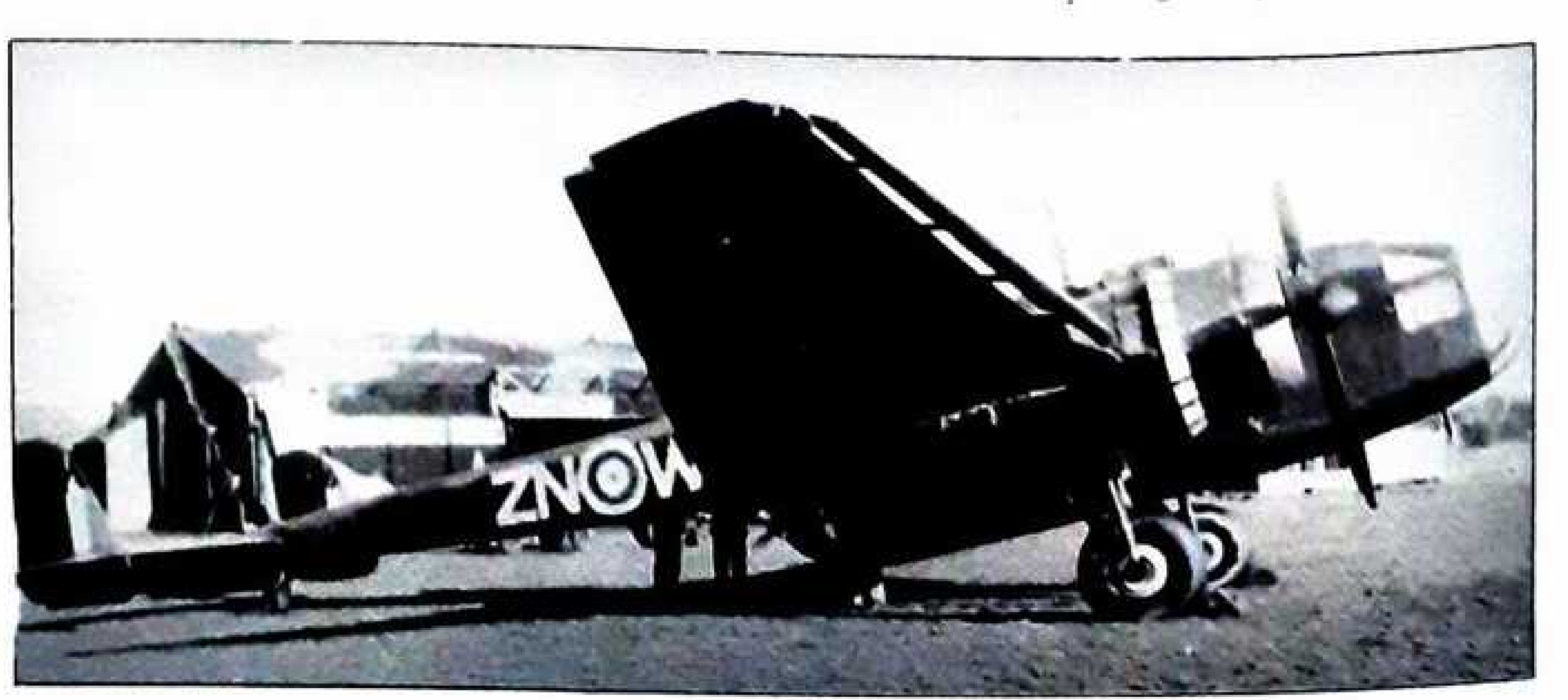
El 106.° Squadron se formó en Andover el 30 de setiembre de 1917. Fue creado en un principio como un escuadrón de reconocimiento para el Ejército, pero una vez concluido el período de conversión no fue enviado al frente Occidental sino a Irlanda, para cooperar en la resolución de los problemas allí surgidos. Sirvió en varias misiones de policía en colaboración con el Ejército durante 18 meses con sus RAF R.E.8, pero fue disuelto allí, en Fermoy, el 8 de octubre de 1919.

Durante la continua expansión de la RAF durante finales de los años treinta, motivada por la necesidad de hacer frente a la formidable fuerza aérea que estaba creando Hitler en Alemania, el 106.° Squadron volvió a constituirse. Se formó a partir de una patrulla del 15.° Squadron en Abingdon el 1 de junio de 1938. Estuvo equipado en un principio con el Hawker Hind, pero casi inmediatamente se requipó con Fairey Battle, monoplano con el que se estableció en su base permanente de Thornaby. Cuando estalló la II Guerra Mundial en setiembre de 1939, el 106.° fue transferido al 5.° Group y continuó siendo un escuadrón de entrenamiento para el grupo hasta el 1 de marzo de 1941, en que llevó a cabo su primer bombardeo contra Colonia. El 106.° continuó utilizando el Hampden de forma operativa durante la noche en los ataques del 5.° Group sobre Alemania hasta principios de 1942, en que se reequipó con el Avro Manchester. Este aparato evidenció varios inconvenientes serios y en mayo de 1942 el 106.° comenzó a sustituirlo por el Avro Lancaster.



El 106.° Squadron entró en la guerra con el Hampden, pero no comenzó a operar contra el enemigo hasta un año después (foto P.H.T. Green).

El escuadrón estuvo presente durante todo 1943 en las acciones nocturnas sobre Alemania, en las que hubo de soportar el fuego antiaéreo y la caza nocturna, bombardeando con cualquier condición y sufriendo pérdidas como el resto del Mando de Bombardeo. En 1944 gran parte de sus es-





En la época de la primera incursión de mil bombarderos, en 1942, el 106.° Squadron operaba con Avro Manchester a las órdenes del comandante de ala Guy Gibson, al que vemos aquí con sus tripulaciones (foto Imperial War Museum).



En la tarde anterior a una acción nocturna, los Lancaster del 106.° Squadron aparecen situados en el aeródromo, cada uno en su zona asignada a la espera de que las bombas sean cargadas (foto P.H.T. Green).

fuerzos se dirigieron hacia la apertura del segundo frente en Normandía y en el esfuerzo para evitar el lanzamiento de las armas V sobre Gran Bretaña. Después del día de la victoria en Europa, el escuadrón pasó a efectuar el transporte de prisioneros de guerra y tropas a casa desde ultramar, principalmente desde las bases italianas. Sirvió en estas apacibles tareas hasta que finalmente fue disuelto en su base principal de Metheringham el 18 de febrero de 1946.

El 106.° se reconstituyó en Bardney el 22 de julio de 1959 como unidad de misiles balísticos Thor y sirvió en este cometido durante casi cuatro años. El escuadrón dejó su función y poco después fue nuevamente disuelto, el 24 de mayo de 1963.

107.° Squadron



El 107.° Squadron se formó el 15 de mayo de 1918 en Lake Down, recibió inmediatamente el bombardero diurno Airco D.H.9 y se unió a los crecientes efectivos de la Fuerza Aérea Independiente en Francia tres semanas después. En el último día del mes, el escuadrón efectuó su primera acción; de ahí en adelante estuvo continuamente en acción, bombardeando instalaciones de retaguardia alemanas. En el mes de julio participó en el intento de bombardear el puente de Brie, pero el tiempo fue bastante malo y el escuadrón sufrió numerosas pérdidas. Sin embargo, el 21 de julio se anotó un gran éxito al bombardear las instalaciones alemanas de Saponay que contenían varios depósitos de municiones. Las explosiones se fueron sucediendo durante toda la noche.

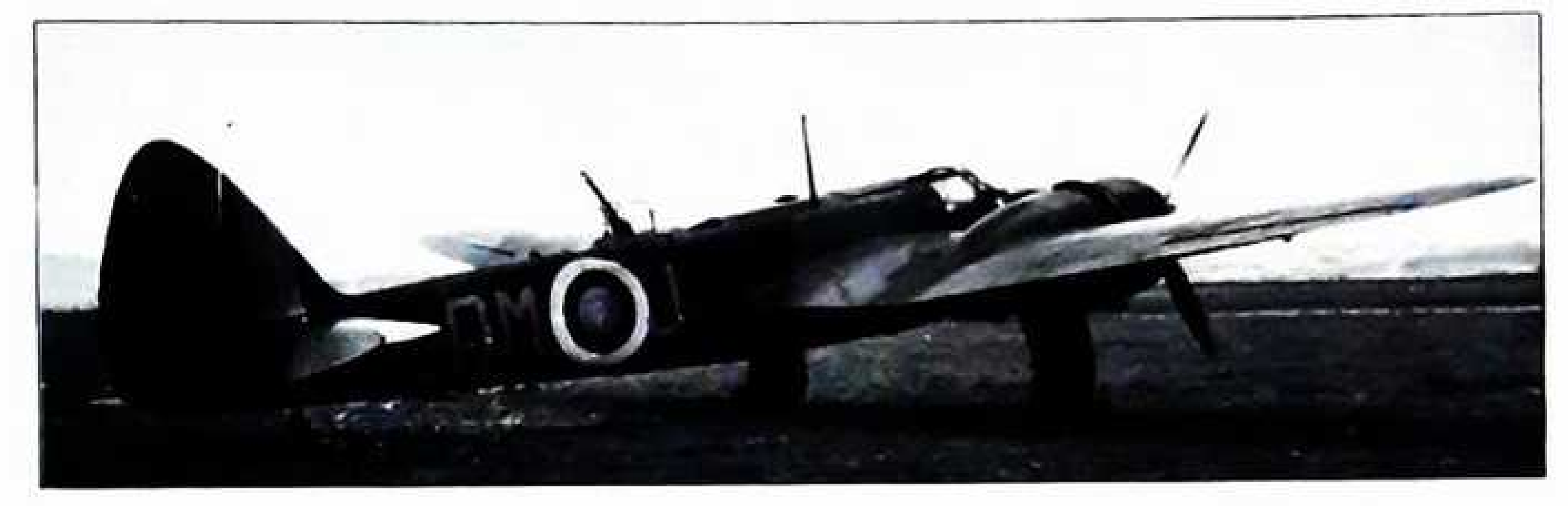
El 107.° Squadron consiguió una gran experiencia en estas acciones y, a pesar de verse atacado frecuentemente por las formaciones de cazas alemanes, siempre pudo hacerles frente, perdiendo sólo aquellos aparatos que se separaban de la formación. El armisticio se firmó al mes siguiente y el 107.° fue retirado. Regresó a Gran Bretaña en marzo de 1919 y fue disuelto en Hounslow el 30 de junio de 1919.

El escuadrón se reformó durante el proceso de expansión de los años treinta, en Andover el 10 de agosto de 1936, y se equipó con los bombarderos diurnos Hawker Hind. Cambió de base en numerosas ocasiones y se reequipó con Bristol Blenheim durante el proceso de preparación para la II Guerra Mundial. Cuando ésta dio comienzo la unidad se encontraba en su recién estrenada base de Wattisham, desde donde participó en la primera acción de bombardeo de la RAF durante la guerra (el 4 de setiembre de 1939) atacando los buques de guerra alemanes que partían del puerto de Wilhelmshaven. Envió cuatro aparatos y tan sólo uno logró regresar, una muestra evidente de que el Blenheim era muy vulnerable.

A principios de 1941, el 107.° pasó a operaciones de patrulla nocturna para poder así reducir sus pérdidas y fue destinado al Mando Costero, para el que llevó a cabo salidas desde Escocia contra submarinos, así como ataques navales. Regresó a las ofensivas del Mando de Bombardeo en verano y participó en aquellos meses en las duras acciones diurnas a baja cota, en las que llegó hasta Colonia el 12 de agosto de 1941. En otoño, los escalones de vuelo del escuadrón se trasladaron a Malta.

El cuartel general del escuadrón permaneció en Gran Bretaña y en enero de 1942 comenzó a recibir nuevas tripulaciones y nuevos aparatos, concretamente el Douglas Boston. El escuadrón operó durante dos años sin descanso con sus Boston contra numerosos objetivos en Francia, los Países Bajos, Bélgica y Alemania occidental.

A principios de 1944, los Boston fueron sustituidos por de Havilland Mosquito y, después de efectuar la transformación, el escuadrón volvió a las operaciones nocturnas, localizando y destruyendo objetivos de fortuna. A medida que se acercaba el Día D, los preparativos y la actividad au-



Los Blenheim del 107.° Squadron comenzaron a operar inmediatamente y llevaron a cabo la primera acción contra buques de guerra alemanes el 4 de setiembre de 1939.

mentaron, y el escuadrón estuvo muy ocupado durante todo el verano de 1944, trasladándose a su vez a Francia en noviembre de 1944 cuando la zona operativa se trasladó más al este. Continuó el ataque contra los alemanes hasta abril de 1945, cuando la guerra ya estaba finalizando. Una vez concluida, el 107.° Squadron se trasladó a Alemania y formó parte de la BAFO. Sirvió como unidad de bombardeo ligero hasta el 4 de octubre de 1948, en que fue disuelto al ser redesignado 11.° Squadron en Wahn.

Se volvió a formar a partir de la patrulla «C» del 77.° Squadron en Tuddenham el 22 de julio de 1963 como unidad de misiles Thor; sirvió en ese pasivo cometido durante cuatro años, hasta que fue definitivamente disuelto el 22 de julio de 1963.

108.° Squadron



Un Bristol Blenheim del 108.° Squadron durante 1938. La unidad recibió sus primeros Blenheim el 10 de junio de 1938 y alrededor del día 24 ya estaba completamente equipada con los 16 aparatos correspondientes.

El 108.° Squadron se formó en Stonehenge el 11 de noviembre de 1917, justo un año antes del armisticio que puso fin a la I Guerra Mundial. Fue creado con la idea de que fuese un escuadrón de bombardeo diurno y efectuó la lenta conversión en la zona de Salisbury Plain, equipándose comple-

tamente con Airco D.H.9, con los que se trasladó finalmente a Francia el mes de julio de 1918. Permaneció en el norte, teniendo como objetivos principales los puertos e instalaciones belgas, que comenzó a atacar el 12 de agosto, concretamente contra los muelles de Ostende. Tras la guerra, el 108.° regresó a Gran Bretaña en febrero de 1919 y fue disuelto en Lympne el 3 de julio de 1919.

El 108.° fue reformado de nuevo como escuadrón de bombardeo diurno en Upper Heyford el 4 de enero de 1937. Efectuó la conversión al Hawker Hind y se trasladó de base en dos ocasiones. Tras pasar un período en Cranfield, se mudó a Bassingbourn, donde se reequipó con Bristol Blenheim Mk I y efectuó la conversión junto con el 104.° Squadron. Al año siguiente se puso en práctica un nuevo plan de operaciones que incluía el traspaso de ciertas unidades del Mando de Bombardeo al 6.° Group de Entrenamiento, que se dedicó a instruir tripulaciones destinadas a escuadrones de primera línea. El 108.° Squadron fue una de estas unidades transferidas; se trasladó a Bicester, donde llevó a cabo su tarea de enseñanza con Blenheim y Avro Anson. Finalmente, el 8 de abril de 1940 fue disuelto junto con el 104.° Squadron para formar la 13.ª Unidad de Conversión Operacional.

El escuadrón se constituyó de nuevo en Kabrit, en la Zona de Canal, el 1 de agosto de 1941. El nuevo cometido del escuadrón fue el de bombardeo nocturno y a tal fin fue dotado con Vickers Wellington Mk IC. Comenzó inmediatamente a bombardear los puertos situados a lo largo de las costas de Libia, donde se recibían los suministros para las fuerzas de Rommel, así como los objetivos alemanes en las islas griegas, Creta y en la península de Grecia. Mantuvo una constante ofensiva contra distintos tipos de objetivos, consiguiendo algunos éxitos en sus empresas. En noviembre de 1941 recibió algunos de los primeros Consolidated Liberator de la RAF, y pronto utilizó uno de ellos para bombardear Italia. Por regla general, los Liberator fueron utilizados para el lanzamiento de suministros a los partisanos en los Balcanes. El escuadrón no llegó nunca a estar completamente equipado con el Liberator: este modelo fue retirado en junio de 1942 y rehabilitado de nuevo en noviembre, pasando a formar una Patrulla de Operaciones Especiales (Liberator) para su cooperación con el Mando de Operaciones Especiales. Esta unidad continuó existiendo mientras que el 108.° Squadron se disolvió en El Daba el 18 de diciembre de 1942.

El 10 de marzo de 1943 se constituyó en Shandur un nuevo 108.° Squadron. Sirvió ahora como unidad de caza nocturna destinada a la defensa del delta del Nilo. También incorporó las patrullas del 89.° Squadron residentes en Malta, que se convirtieron en la parte del escuadrón que entró en acción más rápidamente, llevando a cabo patrullas de incursión y antibuque de noche en las costas de Tunicia. En el mes de junio todo el escuadrón se trasladó a Malta, desde donde llevó a cabo el apoyo a la invasión de Sicilia, en cuyo transcurso efectuó incursiones en los aeródromos y proporcionó una protección nocturna a las cabezas de playa una vez los Aliados hubieron desembarcado. El día de Año Nuevo comenzó a reequiparse con de Havilland Mosquito de caza nocturna, que utilizó en las patrullas nocturnas de convoyes y posteriormente, en el verano, en las salidas nocturnas de incursión desde la base avanzada de Algher. Apenas había comenzado a desempeñar su cometido cuando el escuadrón fue retirado y enviado de vuelta a Egipto para la defensa del delta del Nilo, equipado esta vez con el Beaufighter. Como esta tarea implicaba poca acción, el escuadrón volvió a efectuar incursiones sobre Creta, y posteriormente, en octubre, todo el escuadrón se trasladó a Gracia, desde donde pudo llevar a cabo incursiones sobre Salónica y Creta con facilidad. En diciembre surgió una nueva amenaza con el levantamiento de las ELAS y el 108.° regresó a las operaciones diurnas, por primera vez desde 1918. Llevó a cabo continuas salidas de ataque al suelo contra los rebeldes hasta que el levantamiento fue sofocado. A continuación pasó a efectuar patrullas navales en el Dodecaneso, unidas a ataques contra cualquier barco enemigo que localizara, así como salidas de intrusión en Creta, convirtiéndose por tanto en un escuadrón de dedicación plena. A principios de febrero la guerra en la zona oriental del Mediterráneo ya casi había concluido por lo que el escuadrón fue disuelto en Italia el 28 de marzo de 1945.



El 108.° comenzó su conversión al Liberator en diciembre de 1942. Sólo llegó a utilizar dos aviones en operaciones de bombardeo antes de su disolución.

109.° Squadron

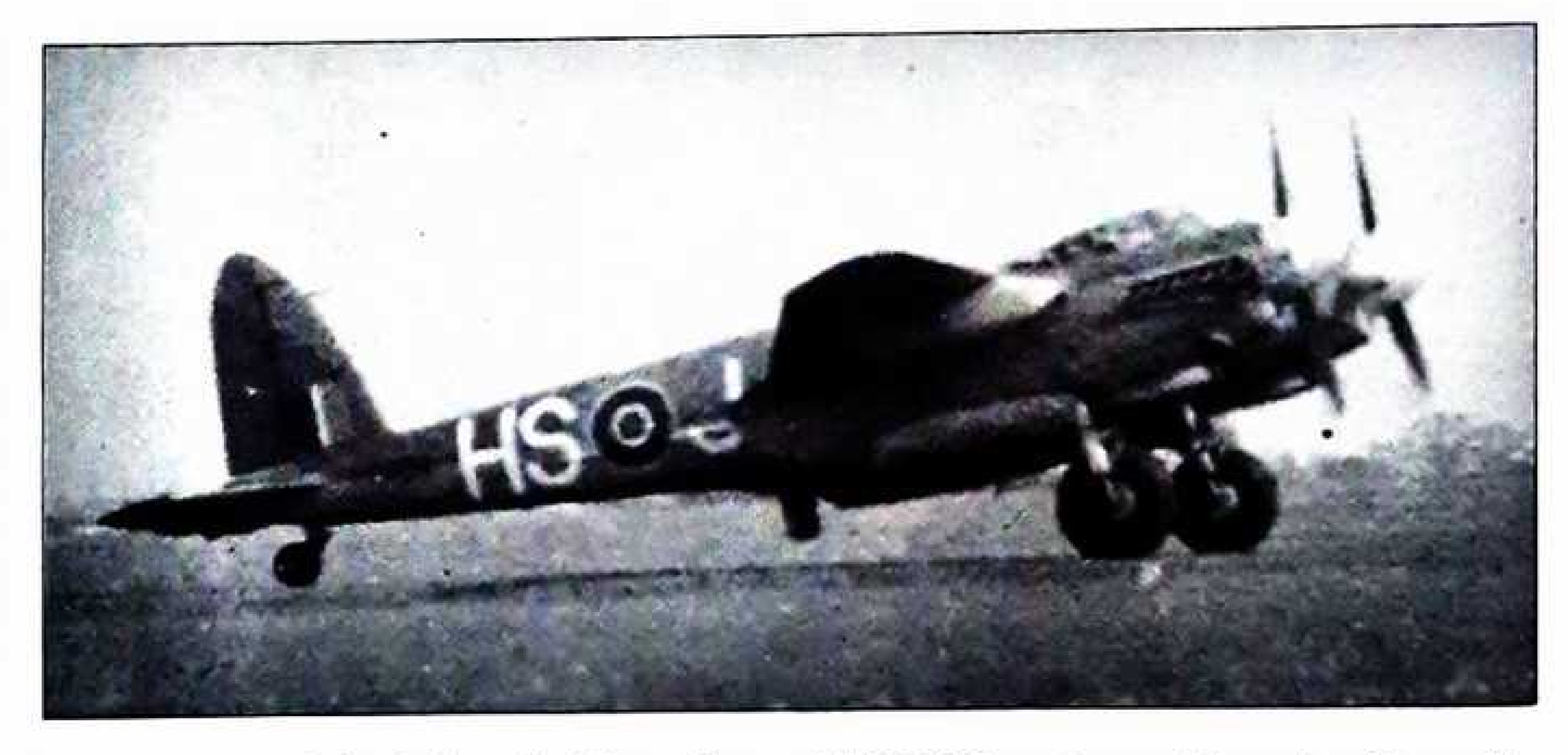


Se tienen pocos datos sobre la participación del 109.° Squadron en la I Guerra Mundial. Se formó en Lake Kown en mayo de 1918 y se estableció como escuadrón de bombardeo diurno Airco D.H.9, pero por lo que se sabe fue disuelto allí mismo en julio de 1918, aunque otras fuentes señalan que su existencia continuó hasta 1919.

Cuando el escuadrón se volvió a formar, lo hizo en un papel experimental, y ello tuvo lugar el 10 de diciembre de 1940 en Boscombe Down cuando la Unidad de Desarrollo de Inteligencia de Transmisiones se convirtió en el 109.° Squadron. Fue equipado para ello con Armstrong Whitworth Whitley Mk V y Avro Anson a los que pronto se unieron los Vickers Wellington Mk IC en sustitución de los Whitley. Aunque la unidad fue durante mucho tiempo experimental, también participó en numerosas ocasiones con el Mando de Bombardeo. Durante 1941, el 109.° mantuvo gran diversidad de vuelos de desarrollo y en 1942 las diversas patrullas fueron consideradas como unidades separadas, que acabaron por convertirse en la Patrulla de Desarrollo de Tempsford y la Patrulla de Reconocimiento de Upper Heyford, mientras que la Patrulla de Investigación continuó formando parte de Boscombe Down. Estas unidades siguieron en cierto modo caminos diferentes en 1942, pero en abril el núcleo del escuadrón se estableció en Stradishall con un solo objetivo: convertir al «Oboe» en una ayuda a la navegación plenamente operativa para el Mando de Bombardeo.

Para ello se trasladó en agosto a Wyton, donde recibió los primeros de Havilland Mosquito equipados con «Oboe» a finales de año y comenzó a volar con ellos operativamente como parte de la fuerza de guía de formaciones. El 1 de enero de 1943, el 109.° llevó a cabo su primera acción como escuadrón de localización para la Formación Principal en Düsseldorf. El escuadrón participó entonces activamente como unidad operativa y continuó sirviendo como escuadrón de localización utilizando su equipo «Oboe» durante la guerra. Esto le permitió efectuar señalizaciones muy precisas para las formaciones de bombardeo; el Mando realizó acciones de gran resonancia gracias al 109.°. Participó en todas la misiones «Battle» inauguradas por Arthur Harris durante 1943-44 y voló hasta el final de la guerra europea con los Mosquito, dejando caer las últimas bombas sobre Berlín el 21 de abril de 1945. El escuadrón permaneció alerta ante cualquier posible acción hasta el 30 de setiembre de 1945, en que fue disuelto en Little Staughton.

Sin embargo, al día siguiente, el 627.° Squadron de Woodhall Spa, equipado con aviones Mosquito, fue redesignado 109.° Squadron y pasó a formar parte de la única ala Mosquito del Mando de Bombardeo (junto con el 139.° Squadron), en la que continuó desarrollando las técnicas operativas de las fuerzas de bombardeo ligero hasta finales de los años cuarenta y principio de los cincuenta. Finalmente, los Mosquito fueron sustituidos por English Electric Canberra. Con estos aparatos el escuadrón voló como parte del Ala Hemswell, disponiendo de Canberra B. Mk6 equipados con radioayudas de bombardeo para la señalización de objetivos. Entró en acción con este modelo en la campaña de Suez, para la que había establecido su base en Malta. El 109.° Squadron fue disuelto en Binbrook el 1 de febrero de 1957.



El 109.° Squadron voló con los Mosquito durante tres de los años de guerra y fue uno de los escuadrones de Mosquito que permanecieron en el Mando de Bombardeo de la inmediata posguerra.

El 109.° fue uno de los dos escuadrones de Canberra utilizados en tareas de guía de formaciones en los años cincuenta, estacionado en la base de Hemswell.



110.° Squadron



Formado originalmente en Rendcombe el 1 de noviembre de 1917, el 110.° Squadron fue creado como unidad de entrenamiento. Tras dos traslados sucesivos se estableció en Sedgford para desempeñar su cometido. En enero de 1918 se equipó completamente con Airco D.H.4 con la intención inicial de usarlos para tareas de entrenamiento operacional y ser trasladado posteriormente a Francia como escuadrón de bombardeo diurno. Pero los planes se modificaron y el 110.° Squadron se convirtió en la primera unidad equipada con el nuevo Airco D.J.9A. Se trasladó a Francia con este aparato y desde principios del mes de setiembre de 1918 llevó a cabo acciones diurnas lejanas con éxito. En ese momento dio comienzo la asociación del 110.° con Hyderabad y recibió la primera partida de D.H.9 donados por el Nizam de Hyderabad.

El 110.° sólo fue operativo durante dos meses, pero durante ese tiempo se concentró en acciones lejanas sobre ciudades y pueblos alemanes tales como Mannheim y Frankfurt. El escuadrón consiguió demostrar en esas pocas semanas la extraordinaria calidad de este modelo de bombardeo, pero su carrera operativa finalizó con el armisticio el 11 de noviembre. A partir de entonces, el escuadrón sirvió en Francia hasta el verano de 1919, en que se disolvió en Marquise el 27 de agosto de 1919.

El 18 de mayo de 1937 volvió a reformarse el 110.° Squadron como unidad de bombardeo diurno y fue dotado con Hawker Hind en Waddington. Éste fue un equipo provisional, pues en enero de 1938 fue sustituido por Bristol Blenheim Mk I. El 110.° Squadron se trasladó al sur, a Wattisham, justo antes de la II Guerra Mundial y desde allí llevó a cabo (junto al 107.° Squadron) la primera acción de bombardeo de la guerra, atacando a los buques de guerra alemanes fondeados en el puerto de Wilhelmshaven. A partir de entonces se produjo un período de escasa actividad, en el que el cometido principal del escuadrón fueron salidas de vigilancia en el mar del Norte; ocasionalmente encontró y trabó combate con algún aparato alemán, pero no fue hasta abril de 1940, cuando Alemania invadió Noruega, que el 110.° Squadron volvió a efectuar bombardeos una vez más. Fue destinado a Escocia y llevó a cabo patrullas sobre el mar del Norte para atacar buques y puertos en Noruega. Llevó a cabo numerosas acciones durante aquel mes y posteriormente el escuadrón regresó al sur y participó en los ataques contra las fuerzas alemanas que penetraban en Francia. Efectuó esta misión desde Wattisham, dándose muy a menudo el caso de que cuando llegaba a la zona donde se encontraba su objetivo, ésta ya había logrado penetrar con éxito en Francia. Después de esta fútil misión, el escuadrón se concentró en los intentos de evitar que los alemanes lograran llegar a Dunkerque antes de que el Ejército británico hubiera podido escapar, bombardeando a continuación los puertos del Canal y el grueso de los medios de invasión enemigos.

A partir de entonces, la unidad se vio envuelta en una ofensiva continua, a veces diurna y otras veces nocturna, contra objetivos al alcance de los Blenheim, incluidos ataques sobre la misma Alemania. La mayoría de sus objetivos fueron aeródromos enemigos, buques e instalaciones vitales, tales como refinerías de petróleo. Durante las noches de invierno, los Blenheim sustituyeron sus ataques contra aeródromos del noroeste de Francia por acciones de intrusión, en un intento por derribar aparatos enemigos en pleno aterrizaje o despegue, así como el ataque contra hangares y otros edificios. A medida que los acontecimientos fueron alargándose en la primavera de 1941, el escuadrón tomó parte en las nuevas acciones «Circus», la primera de las cuales se produjo el 21 de mayo. Durante el verano de 1941, el escuadrón estuvo plenamente ocupado, tanto en ataques navales como en salidas «Circus», y sus pérdidas fueron en aumento. En julio, un destacamento del escuadrón fue enviado a Malta, desde donde atacó los barcos de suministros que navegaban entre Italia y Trípoli con la finalidad de mantener la ofensiva de Rommel. El escuadrón obtuvo un gran éxito, consiguiendo hundir en su primer ataque tres grandes buques en el puerto de Trípoli. Fue un mes en el que el escuadrón consiguió grandes resultados, ya que logró alcanzar a buques en cada acción; el destacamento regresó a finales de mes con una gran moral. Le siguieron meses de operaciones normales en Gran Bretaña, y después el tiempo impidió que se pudiesen llevar a cabo más salidas. Una de las operaciones en las que el 110.° Squadron participó fue en el intento de hundimiento en febrero de 1942 del *Scharnhorst* y el *Gneisenau* en el Canal. El tiempo era tan malo que sólo uno de los Blenheim pudo establecer contacto, pero jamás regresó.

A continuación el 110.° fue apartado de las operaciones y comenzó su preparación para trasladarse a la India. Cuatro tripulaciones partieron en vuelo para el subcontinente, mientras que el resto del escuadrón lo hizo a bordo de un buque de transporte de tropas holandés; curiosamente, estos últimos fueron los primeros en llegar. No fue hasta setiembre de 1942 en que la unidad comenzó a recibir aparatos operativos. El modelo fue el Vultee Vengeance, un bombardero en picado norteamericano, y alrededor del mes de diciembre el 110.° estuvo listo para llevar a cabo algunas operaciones, de las que las primeras fueron salidas antisubmarinas desde Karachi.

Finalmente, en enero de 1943, el escuadrón se trasladó al frente de Birmania para servir en su tarea de bombardeo en picado. Su primera acción fue sobre Hitzwe y obtuvo un gran éxito, lo que le permitió al escuadrón labrarse una gran reputación. Tras un descanso en el mes de abril, el escuadrón comenzó a reequiparse con nuevos Vengeance. A finales de año aplicó el método de ataque de la «fila de taxis», acudiendo a los objetivos indicados por los controladores aéreos avanzados. En alguna ocasión empleó escolta de caza, pero los Vengeance tenían un límite inadecuado de velocidad y el mayor peligro para el escuadrón lo constituyó el preciso fuego antiaéreo alrededor de alguno de sus objetivos. Durante la mayor parte de 1944, el 110.° participó activamente en la batalla del Imphal, en la que los Vengeance se concentraron en impedir la llegada de suministros y tropas que permitieran a los nipones ocupar las posiciones británicas e indias. En esa época, el escuadrón voló unas tres acciones por día y la presión fue muy fuerte. Por consiguiente, cuando llegaron los monzones en el mes de mayo, el escuadrón se retiró para disfrutar de un merecido descanso.

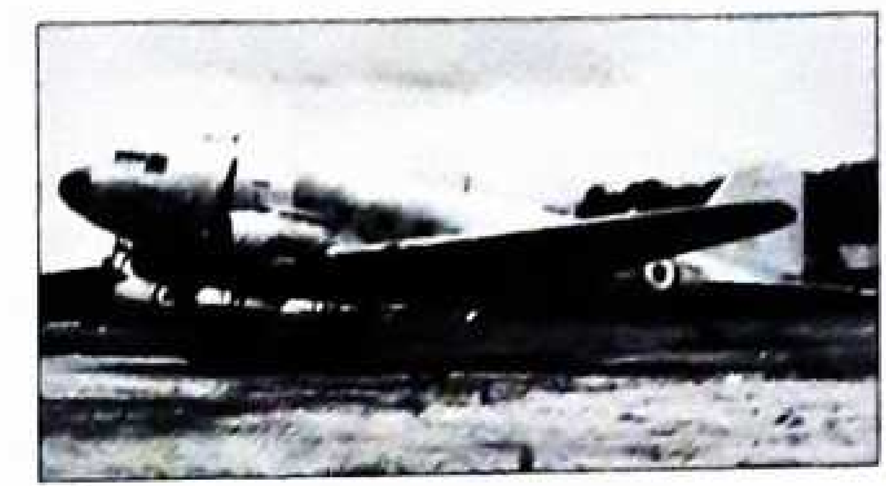
En ese momento, el 110.° Squadron recibió nuevos Vengeance Mk IV y envió un destacamento a Takoradi, en el África Occidental. Este dificultoso traslado se produjo en cooperación con los expertos de guerra química de Porton Down, que deseaban probar los efectos de ciertas sustancias químicas contra mosquitos, y los Vengeance del 110.° Squadron recibieron la misión de rociar estos productos. Una vez de vuelta en Yelahanka, la mayor parte del escuadrón voló con algunos Airspeed Oxford que pudo conseguir antes de demostrar su interés por otro tipo de mosquito, el producido por la firma de Havilland. En noviembre, el 110.° recibió por fin su dotación completa, pero antes de que pudiera hacer uso de los aparatos éstos fueron obligados a permanecer en tierra por problemas de encolado de la madera. Finalmente, en enero de 1945 el 110.° recibió versiones capaces de soportar el clima tropical y, tras un breve período de conversión, entró en acción el mes de marzo. Ello coincidió precisamente con el avance sobre Rangún en el que el escuadrón llevó a cabo lo que eufemísticamente se denominó reconocimientos armados, en los que cualquier cosa que pudiera ser japonesa era destruida a base de cañones, ametralladoras y bombas. De hecho, el 110.° Squadron fue el responsable de la captura de Rangún. El escuadrón participó en la fase final de la batalla de Birmania, y durante los dos meses siguientes atacó a los japoneses dondequiera que los encontrara. La rendición final tuvo lugar el 14 de agosto, pero unos pocos japoneses aislados continuaban combatiendo en el río Sittang. El día 20 de agosto, el escuadrón aún tuvo que atacar algunos objetivos. Fue un digno homenaje que el escuadrón que había participado en la primera acción británica de bombardeo de la II Guerra Mundial fuera el que lanzara las últimas bombas de aquella guerra.

El mes siguiente, el escuadrón fue destinado a colaborar contra los insurgentes de Indonesia. Estableció su base en Labuan, pero como su futuro no estaba muy claro fue disuelto el 15 de abril de 1946 allí mismo.

Fue reconstituido rápidamente, al ser redesignado el 96.° Squadron de Hong Kong el 15 de junio de 1946, y se convirtió en un escuadrón de transporte con Douglas Dakota. Voló todas las rutas de transporte que fueron apareciendo en aquella época en Extremo Oriente, trasladándose a Singapur en setiembre de 1947. Una vez allí, el escuadrón se vio cada vez más envuelto en las tareas de apoyo táctico a medida que la insurrección malaya fue en aumento. Aquello incluyó lanzamientos de suministros en paracaídas para el Ejército y las Fuerzas de policía que estaban enfrentándose a las guerrillas en la jungla, algo que requería un pilotaje muy experto



Frente a un hangar de Waddington a principios de 1939 aparece un Blenheim Mk I L1304 del 110.° Squadron mientras es preparado para la salida del día. Las puertas de la bodega de bombas están abiertas (foto P.H.T. Green).



Tras la II Guerra Mundial, el 110.° Squadron se convirtió en una unidad de transporte en Extremo Oriente, equipada con Dakota para el apoyo al ejército empeñado contra los movimientos guerrilleros (foto P.H.T. Green).

Durante el período de tensión abierta en Borneo, el 110.° Squadron estuvo muy ocupado operando con el Ejército, para el que transportó suministros a pequeños claros en la jungla, como éste en Nanga Gaat (foto Bruce Robertson).



y una navegación precisa para poder maniobrar con el aparato en zonas de lanzamiento inaccesibles. Los Dakota fueron sustituidos por Vickers Valetta en 1951. En la guerra de Corea, el escuadrón se dedicó a la cobertura de rutas, así como al apoyo en los combates más comprometidos. Con la llegada de los Valetta el escuadrón también participó en salvamentos marítimos. Durante la mayor parte de los años cincuenta, el escuadrón participó en estas tareas, sufriendo ocasionalmente la pérdida de aparatos y tripulaciones. Finalmente, el 110.° fue disuelto el 31 de diciembre de 1957.

Sin embargo, el 3 de junio de 1959, el 110.° Squadron volvió a reformarse. Esto tuvo lugar en Kuala Lumpur, y fue posible gracias a la fusión de los Squadrons n.^{os} 155 y 194, equipados con helicópteros. Fue destinado al combate contra los guerrilleros malayos, teniendo entonces como misión el transporte cercano, el suministro de municiones y víveres a las tropas en lugares aislados, la evacuación de las bajas y el redespliegue de las tropas de un lugar a otro. Fue justo un año después que los Bristol Sycamore del escuadrón dieran por finalizada oficialmente la campaña, cuando el 1 de agosto de 1960 encabezaron un desfile de los aparatos de las FEAF. Esto no significó, sin embargo, el final de escuadrón, ya que siguió muy activo. Sólo uno o dos años después, equipado entonces con los Westland Whirlwind con motor de turbina, el 110.° participó de forma destacada en la confrontación de Borneo. Primero sólo estuvo destacado allí en parte, pero posteriormente estableció su base definitiva, encontrando que aquello se trataba de una repetición de la crisis malaya, tanto por el terreno como por el tipo de operaciones. Al mismo tiempo, los indonesios desembarcaron en Malasia y uno de los destacamentos del escuadrón hubo de participar en los sucesos subsiguientes. La guerra con Indonesia no finalizó hasta el mes de agosto de 1965. Los destacamentos se fueron retirando lentamente a Seletar, a medida que ya no eran necesarios. El escuadrón no se retiró de Borneo hasta el año 1967, enviando a continuación un destacamento a Hong Kong. Este destacamento pasó a convertirse en el 28.° Squadron el 1 de abril de 1968. El escuadrón permaneció desempeñando su cometido en Singapur hasta el 15 de febrero de 1971.

111.° Squadron



El 111.° Squadron, o «Triple Uno» como también fue conocido, se formó por primera vez en Dier-el-Belah (Egipto) el 1 de agosto de 1917. En realidad se trató de la expansión de la patrulla de caza del 14.° Squadron al nivel de escuadrón, para poder hacer frente al cada vez mayor número de aparatos alemanes que combatían en Oriente Medio. Inicialmente voló con cinco modelos de caza diferentes, incluyendo al único monoplano que entró al servicio de las fuerzas británicas antes de los años treinta, el Bristol M.1 Monoplane. Los aparatos iban y venían, y los Bristol Fighter y Nieuport sustituyeron a algunos de los cazas más antiguos, consiguiendo con ellos su primera victoria. El 8 de octubre de 1917, un Albatros resultó ligeramente dañado, de modo que el escuadrón lo reparó y lo incorporó a la flota.

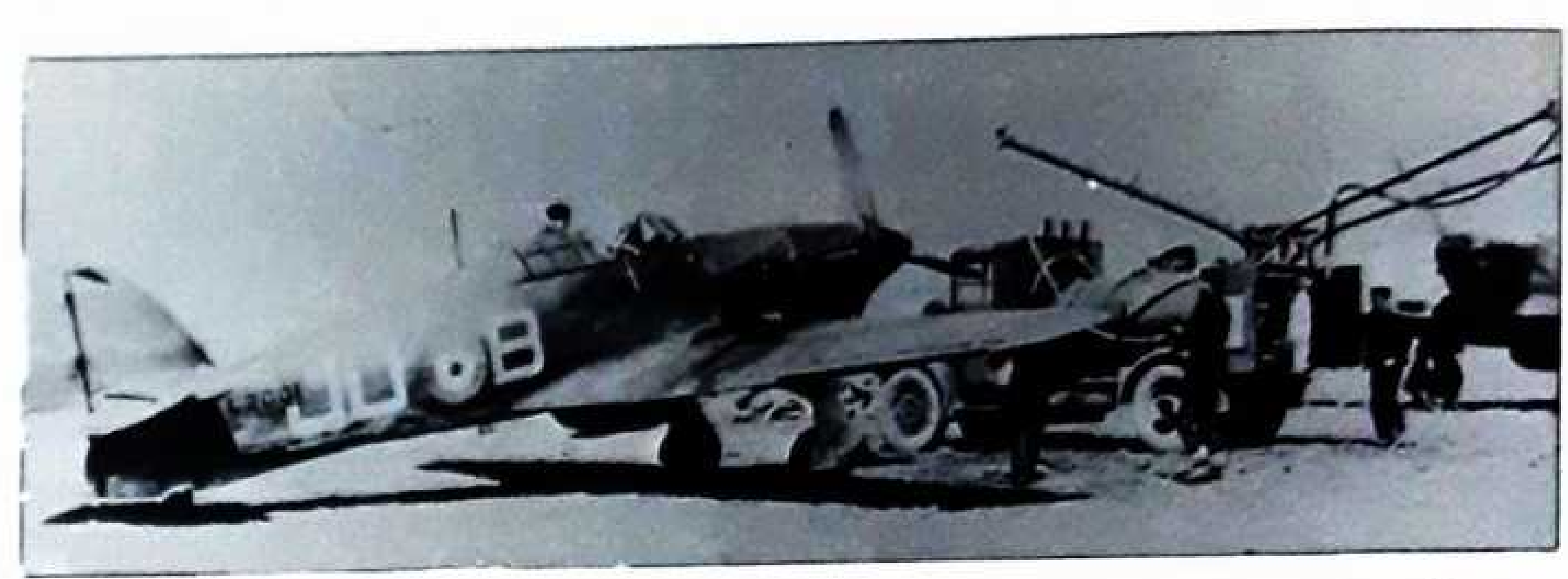
El objetivo del año 1918 fue reequipar el escuadrón con los cazas RAF S.E.5a, objetivo que se consiguió durante la primavera. El 111.° continuaba participando en combates esporádicos, así como en las salidas de ataque al suelo del mes de setiembre contra el 7.° y 8.° Ejércitos turcos, utilizando bombas de 9 kg y ametralladoras. Esta fue la última acción del 111.° durante la I Guerra Mundial; se retiró a la Zona del Canal en febrero de 1919 y abandonó sus S.E.5a por Bristol Fighter una vez más para convertirse en una unidad de caza y reconocimiento. En consecuencia fue redesignado 14.° Squadron en Ramleh, Palestina, el 1 de febrero de 1920.

El 1 de octubre de 1923, el escuadrón se reformó en Duxford, donde recibió por primera vez una patrulla de Gloster Grebe, una de Sopwith Snipe y una de Armstrong Whitworth Siskin, acaparando así a todos los cazas que en aquel momento había en servicio. Esa situación facilitó por supuesto la rivalidad entre las patrullas. Este estado de cosas se mantuvo hasta enero de 1925, en que el 111.° acabó estableciéndose como un escuadrón Siskin. En 1928 se trasladó a la recién abierta base de Hornchurck, y en 1934 a Northolt. Por aquella época había sustituido sus Siskin por Bristol Bulldog. Éstos a su vez dieron paso a los Gloster Gauntlet, y todos ellos llevaron la distintiva franja negra del escuadrón.

A finales de enero de 1938, el escuadrón se convirtió en el más importante de la RAF, pues por entonces comenzaron a llegar a Northolt los primerísimos Hawker Hurricane; el 111.° se convirtió en el primer escuadrón de la RAF en volar los modernos monoplanos de alta velocidad, con tren de aterrizaje retráctil y una velocidad máxima indicada de 540 km/h, es decir, 160 km/h más rápido que sus Gauntlet y armado con ocho ametralladoras en vez de con dos. El 111.° recibió la misión de introducir al servicio este avanzado modelo, desarrollar nuevas tácticas de combate y efectuar demostraciones en cualquier ocasión. Evidentemente, se convirtió en el objetivo de la prensa, asombrada cuando el comandante de la unidad, el jefe de escuadrón J.W. Gillan, voló desde Edinburgo a Northolt en 48 minutos, a un promedio de 657 km/h, a pesar de que para ello aprovechó un viento de cola de aproximadamente 90 km/h. El 111.° fue el predecesor de muchos escuadrones de Hurricane y cuando estalló la II Guerra Mundial estaba perfectamente preparado para entrar en acción. Al principio no tuvo mucho que hacer y sus primeras salidas fueron todas falsas alarmas. Sin embargo, su tarea era la de derribar cualquier objetivo: los globos que formaron las barreras antibombarderos alrededor de Londres eran propensos a romper sus amarras debido al fuerte viento, y en un solo día el 111.° tuvo que derribar a no menos de once. En octubre, el escuadrón se incorporó al 11.° Group, trasladándose al norte durante ocho meses. Una vez allí, volvió a ampliar su palmarés, cuando su comandante derribó un Heinkel He 111 sobre el mar del Norte el 29 de noviembre de 1939.

Dos Gloster Gaunlet Mk II del 111.° Squadron estacionados sobre la hierba de Northolt a mediados de los años treinta. El color del escuadrón fue el negro, materializado en una franja negra a lo largo del ala y en el fuselaje. La deriva y los estabilizadores eran del color de la patrulla.





El escuadrón inició su participación en la guerra equipado con el Hurricane y en principio estuvo destinado al norte de las islas. Esta fotografía fue tomada en Wick, donde el L2001 recibe combustible del sistema de repostaje diseñado para tres aparatos a la vez.

Tras un período de gran pasividad, allí y en Escocia, el escuadrón regresó a Northolt en mayo de 1940, coincidiendo con el inicio de las hostilidades en el continente. Inmediatamente comenzó a efectuar patrullas sobre Francia en apoyo de los escuadrones allí destacados, entrando en acción cada día y derribando 16 aparatos alemanes en una semana. Pero también él sufrió pérdidas, más de aviones que de pilotos, y se retiró para disfrutar de un descanso en Digby. Regresó a Northolt Weald y posteriormente se mudó a Croydon a principios de junio, donde participó en los inicios de la batalla de Inglaterra. Al principio siguió actuando en la ofensiva sobre Francia, pero posteriormente llegaron los días de las grandes batallas en el Canal a raíz del ataque de los Stuka a los convoyes navales, y el 11.° Group del Mando de Caza entró en combate. El escuadrón también participó en la ofensiva, sirviendo como escolta a los Blackburn Skua del Arma Aérea de la Flota en el bombardeo en picado de los emplazamientos artilleros de Calais el 21 de junio. Los ataques pasaron a ser diarios cuando la batalla fue concentrándose en el estuario del Támesis y en los aeródromos del Mando de Caza. La propia base de Croydon resultó afectada y al cabo de pocos días el escuadrón tuvo otro mal día, pues perdió cinco aparatos y cuatro pilotos en un solo combate. Durante el ataque a su propia base, el escuadrón derribó a cuatro de los atacantes. Cuatro días después, el «Triple Uno» se trasladó a Debden, Essex, donde vivió un período más tranquilo a pesar de que tuvo que efectuar escaramuzas día tras día contra los bombarderos enemigos que llegaban por la costa oriental. Regresó a Croydon para un período de cinco días en el mes de setiembre, siendo retirado más tarde definitivamente de la zona para un descanso; su palmarés durante 1940 fue de 94 aparatos derribados, 18 posibles y 54 dañados, por 15 pilotos propios muertos.

Posteriormente, dedicado a la defensa de las zonas de Edinburgo y Aberdeen, el 111.° alcanzó varios barcos enemigos en el mar del Norte. La vida, sin embargo, fue dura, y en abril de 1941 el 111.° comenzó a reequiparse con Supermarine Spitfire. Alrededor del mes de julio de 1941, el escuadrón regresó al sur y participó en las operaciones ofensivas del 11.° Group. Éstas incluían escoltas a bombardeos, incursiones de caza y «Rhubarb», que permitieron al escuadrón alcanzar objetivos tales como locomotoras, vehículos de diverso tipo e incluso aviones. Pronto llegó el Spitfire Mk VB, dotado con cañones, que permitió al 111.° aumentar su palmarés. Alrededor del mes de noviembre, el escuadrón fue enviado durante seis semanas a Debden para llevar a cabo prácticas de vuelo nocturno, pero el Spitfire no resultó ser un buen caza nocturno y el tiempo fue tan malo que los ejercicios fueron un fracaso. A pesar de ello, efectuó otro intento antes de finalizar el año. En febrero de 1942, el escuadrón participó en la operación masiva para frenar al *Scharnhorst* y al *Gneisenau* que atravesaban el Canal, derribando a su paso tres aparatos enemigos. No fue hasta el mes de abril que las operaciones y ofensivas sobre el Canal estallaron con renovada virulencia.

Sin embargo, desde finales de junio de 1942, el escuadrón ya sabía que sería destinado a ultramar, y el 21 de setiembre fue retirado de las operaciones y comenzó a prepararse para el traslado. El 20 de octubre, se embarcó en el *Hope Crown* con destino a Gibraltar. A su llegada incorporó los nuevos Spitfire Mk VC y el 11 de noviembre voló hacia el aeródromo de Maison Blanche, en Argelia. Su primera misión fue la de servir en patrullas de protección de los puertos de Argel y Philippeville. Allí no había mecánicos ni personal de mantenimiento, y todo debían efectuarlo los pilotos mismos, ayudados por personal de servicio. Al trasladarse a Bone, el 111.° tuvo un contacto más próximo con el enemigo, que bombardeó y atacó repetidamente su aeródromo.

En junio, el 111.° se trasladó a Malta, donde comenzó a prepararse para la siguiente etapa. Se trató de la invasión de Sicilia, a principios de julio, y el escuadrón sirvió como escolta de caza sobre las playas de desembarco, derribando a algunos aparatos italianos duante el proceso. Alrededor del 19 de julio estableció su base en Comiso, Sicilia; su tarea fue escoltar a los cazabombarderos Curtiss Kittyhawk en sus ataques a baja cota. Desde allí, el escuadrón se lanzó al ataque sobre la península italiana, y de nuevo su misión primaria fue la protección de las playas de desembarco, ahuyentando o derribando a los Dornier Do 217 que bombardeaban los buques. A mediados de setiembre, toda la unidad se encontraba ya en suelo italiano. A partir de entonces, el escuadrón tomó parte en el lento avance hacia el norte, dificultado por la lluvia y barro del invierno. Tras seis meses en Lago, el escuadrón se trasladó hacia el norte y participó activamente en el avance sobre Roma. Pero al mes siguiente fue destinado a Córcega, desde donde llevó a cabo salidas de caza sobre el sur de Francia para cubrir la invasión aliada. Aparte de derribar tres Messerschmitt Bf 109, el escuadrón estuvo bastante tranquilo y finalmente aterrizó en Francia en agosto. También llevó a cabo ataques al suelo, pero en esa campaña los alemanes no se comportaron con el vigor esperado, por lo que a principios de octubre regresó a Italia.

A continuación, los Spitfire fueron reequipados como cazabombarderos con una bomba de 230 kg bajo el fuselaje. La primera acción de bombardeo tuvo lugar el 20 de noviembre, contra objetivos ferroviarios. Alrededor del 3 de mayo todo había acabado, lo que sin embargo no supuso el regreso a casa del 111.°. Antes de que acabara el mes estableció su base en Austria, recibiendo la misión de mantener una estrecha vigilancia sobre Yugoslavia. Desempeñó este cometido hasta setiembre de 1946, en que regresó a Italia durante un período algo agitado: el personal cambió continuamente debido a la puesta en práctica del plan de desmovilización. Finalmente, el «Triple Uno» fue disuelto en Treviso el 12 de mayo de 1947.

El escuadrón no se reconstituyó hasta el 2 de diciembre de 1953, en North Weald, desde donde ya había operado en 1941. Estaba ahora equipado con Gloster Meteor F.Mk 8, sobre los que se volvió a pintar la franja negra fileteada de amarillo en el camuflaje de los aparatos. El 111.° volvió pronto al plano operativo, pero los Meteor fueron sólo un preludio de la llegada de Hawker Hunter en el verano de 1955. Fue con los Hunter que el «Triple Uno» se convirtió en un escuadrón muy conocido. Su segundo comandante desde la reforma, el jefe de escuadrón Roger Topp, demostró una gran debilidad por el vuelo en formación y pronto organizó un equipo de exhibición acrobática. A mediados de los años cincuenta se celebraba cada año una competición para equipos acrobáticos del Mando de Caza: en 1956, el equipo del 111.° fue el vencedor, pero en 1957 fue tan buena su participación que obtuvo una dispensa para poder pintar sus aviones de color negro (por entonces eran Hunter F.Mk 6). Es así como se formaron los «Black Arrows», que durante los dos años siguientes, en los que se efectuó un traslado a Wattisham, sus aparatos desarrollaron una nueva dimensión de las exhibiciones de formaciones acrobáticas que culminaron con los rizos y toneles efectuados por 22 aviones a la vez el año 1959. La dirección marcada por Topp fue seguida por su sucesor, el jefe de escuadrón Peter Latham, pero esta actividad finalizó en 1961, en que el escuadrón se reequipó con English Electric Lightning. Era ahora una unidad realmente supersónica y durante los trece siguientes años formó parte de la defensa de la parte sur de Gran Bretaña, operando desde su base de Wattisham y volando sobre el mar del Norte siempre que aparecía algún intruso. En 1974 se trasladó a Coningsby para reequiparse con McDonnell Douglas Phantom, para continuar con el cometido de defensa; ello le llevó a Leuchars al año siguiente, en donde se unió al 43.° Squadron. Actualmente el 111.° continúa operando desde Leuchars.



Con los Lighting, el 111.° Squadron cambió sus distintivos tradicionales por un relámpago de color negro y adornó sus aparatos con los carenados dorsales negros y relámpagos de color amarillo en las derivas.



Actualmente el 111.° Squadron vuela con Phantom en tareas de defensa aérea, desde la base de Leuchars, en Escocia. Participa en la interceptación de los aparatos de reconocimiento soviéticos «Bear» que penetran en el mar del Norte con el fin de probar las defensas británicas (foto P.H.T. Green).

112.° Squadron



El 112.° Squadron fue creado coincidiendo con la expansión de los escuadrones de la Defensa Metropolitana de Gran Bretaña, a causa de los bombardeos de aviones y dirigibles alemanes. El 30 de julio de 1917, la Patrulla B del 50.° Squadron de Trowley fue redesignada 112.° Squadron, aumentó hasta el nivel de escuadrón y se equipó con Sopwith Pup. Entró por primera vez en acción el 12 de agosto, en que nueve de sus Pup alzaron el vuelo a raíz de una incursión de aviones Gotha en Chatham. No fue hasta principios de 1918 que el escuadrón fue reequipado con Sopwith Camel y dio comienzo los entrenamientos intensivos de patrullas nocturnas. Operó por primera vez en una acción nocturna el 7/8 de marzo de 1918, en que el capitán Brand llevó a cabo dos salidas sin resultados. Continuó con su conversión, pero con la llegada del verano el escuadrón sufrió un gran revés, ya que una gran parte de sus tripulaciones más expertas fueron retiradas para formar el 151.° Squadron para ir a servir en Francia. A pesar de ello, en la noche del 19 al 20 del mes de mayo, el escuadrón dispuso 12 Camel para hacer frente a una poderosa formación de Gotha y «Giant» que atacaba Londres. El oficial al mando, el mayor Brand, derribó un Gotha, que fue la primera víctima de la unidad. Ésta fue la última incursión sobre Londres, por lo que el escuadrón se vio alejado de la acción. Tras el armisticio se reequipó durante un tiempo con el Sopwith Snipe, pero fue disuelto en Throwley el 13 de junio de 1919.

Al cabo de veinte años, el 16 de mayo de 1939, el 112.° Squadron fue reconstituido en Southampton a bordo del HMS *Argus*. El buque se dirigía a Egipto y el nuevo 112.° acabó estableciéndose en Heluán y fue equipado con Gloster Gladiator antes de finalizar el mes de junio. Como parte de las fuerzas de defensa, permaneció en Egipto hasta el comienzo de la guerra con Italia. Inició entonces salidas sobre el desierto Occidental y destinó una patrulla a Sudán, donde volvió a utilizar sus armas por primera vez, atacando dos Savoia Marchetti S.M. 81 cerca de Puerto Sudán; un S.M.81 fue derribado el 29 de junio en la misma zona, pero al día siguiente la patrulla de Sudan fue absorbida por el 14.° Squadron.

El 112.° se concentró entonces en el desierto Occidental y durante el resto de 1940 participó en continuas patrullas a lo largo y ancho del desierto. En diciembre, comenzó el traslado de aparatos a Grecia, a donde se mudó al completo en enero de 1941. Pasó a ser operativo en febrero, en la defensa de Atenas, derribando un Fiat G.50 el 20 de febrero. Finalmente, el propio escuadrón se retiró; se trasladó a Creta, donde pasó un breve e ineficaz período antes de trasladarse de nuevo a Egipto.

En junio de 1941, el escuadrón se reequipó con Curtis Tomahawk con los que inició patrullas de convoyes antes de pasar al desierto Occidental, donde volvió a participar en la ofensiva principal. Decoró sus Tomahawk con el símbolo de las fauces de tiburón, que fueron perpetuándose en todos los sucesivos aparatos del escuadrón. Las operaciones fueron algo inconexas hasta octubre, en que el ataque a Tobruk supuso una gran actividad, especialmente salidas de ataque al suelo. El Tomahawk fue muy efectivo en este cometido, pero no como caza, y en diciembre el 112.° Squa-

dron fue retirado y reequipado con Curtiss Kittyhawk.

Ello mejoró las prestaciones del escuadrón, fue requerido cuando la ofensiva de Rommel obligó a los ejércitos británicos a retirarse rápidamente a Egipto. El escuadrón llevó a cabo principalmente durante este período patrullas de escolta a bombardeos. Comenzó a utilizar en prácticas las bombas de 113 kg, pero no las utilizó en combate hasta el mes de mayo. Se convirtió entonces en un escuadrón de cazabombardeo, desempeñando este cometido hasta el final de la guerra. Sin embargo, en El Alemein desempeñó tareas de escolta de bombarderos y ayudó a conseguir la superioridad aérea sobre el campo de batalla antes de atacar al enemigo con bombas. Siguió un largo período de operaciones de cazabombardeo cuando Montgomery avanzó hacia Tunicia y la victoria durante los seis primeros meses de 1943.

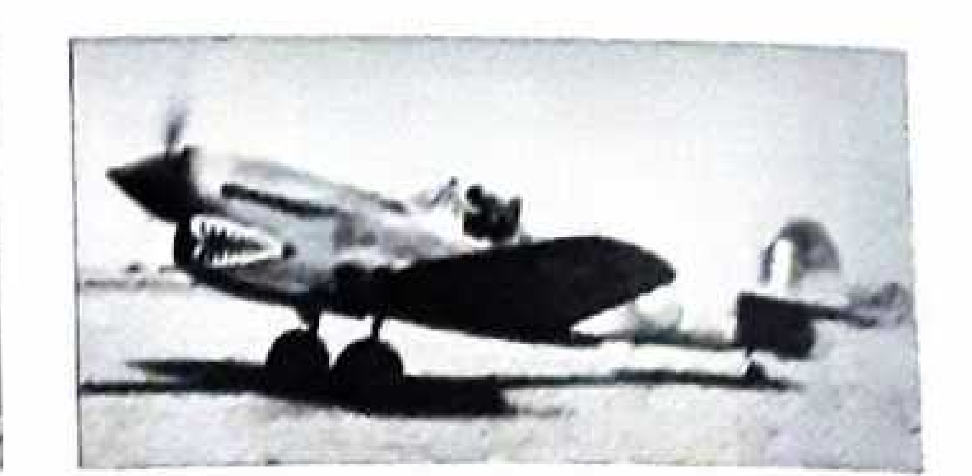
El 112.° pasó a operar entonces con Kittyhawk Mk III además del Mk I, con los que se mudó a Malta para prepararse para las siguientes operaciones. La invasión de Sicilia comenzó al 11 de julio con salidas de interdicción contra objetivos de transporte. Éste fue su cometido principal y llevó a cabo ataques diarios de bombardeo contra objetivos de oportunidad hasta el 20 de julio, en que efectuó 36 salidas operativas. El 15 de setiembre se trasladó a Grottaglie, donde sirvió de apoyo a las tropas que intentaban salir de la cabeza de playa de Salerno. Se trasladó entonces a la costa del Adriático y se estableció seriamente las operaciones durante todo el invierno de 1943-44. En 1944 el escuadrón comenzó a poner en marcha el sistema «fila de taxis», por el cual los aparatos estaban a las órdenes de cualquier llamada del oficial de enlace que iba atribuyendo los objetivos a los aparatos en vuelo. Se vio envuelto entonces cada vez más en Yugoslavia en apoyo a la insurrección de Tito.

En el verano de 1944, el 112.° efectuó la conversión al North American Mustang Mk III y posteriormente al Mk IV (a principios de 1945). El escuadrón volvió a las operaciones el 1 de agosto de 1944, una vez completada la conversión al Mk III, con el que sus objetivos más destacables fueron los ferroviarios y los fluviales en general. Algo más avanzado el mes, la unidad sirvió como escolta lejana de caza durante la invasión del sur de Francia. Esto incluyó la protección de los Douglas Dakota, que remolcaban planeadores hasta las zonas de lanzamiento y la de los bombarderos enviados a «ablandar» la zona de invasión. Antes de finalizar el mes volvió a su cometido de ataque al suelo en Italia, participando en la ofensiva de la Línea Gótica.

Con la llegada del día de la victoria en Europa, las operaciones tocaron a su fin y el escuadrón permaneció en Italia como parte de la RAF de tiempos de paz hasta su disolución en Treviso el 16 de enero de 1947. Sin embargo, el escuadrón no desapareció durante mucho tiempo. El 12 de mayo de 1951, «Los Tiburones» fueron constituidos de nuevo en Fassberg, República Federal de Alemania, como parte de la 2.ª Tactical Air Force. El 112.° volvió a constituirse como escuadrón de caza y ataque al suelo, y fue dotado con de Havilland Vampire F.B.Mk 5. Su proceso de conversión fue lento debido a la falta de personal, pero en el mes de setiembre el 112.° fue declarado operativo. Alrededor del mes de febrero de 1952, las fauces de tiburón volvieron aparecer sobre sus aviones. El escuadrón participó intensamente en ejercicios aéreos con la finalidad de asegurar que los escuadrones de la RAF Germany se mantuvieran en el más alto nivel de efectividad. En 1953 el 112.° se trasladó a Brüggen, uno de los nuevos aeródromos «requisados» de la frontera holandesa y poco después pasó a desempeñar el cometido de superioridad aérea e interceptación. Empezó a desarrollar esta tarea el 15 de enero de 1954, y se convirtió al North american Sabre, el primer caza tansónico de la RAF. El 112.° volvió a participar en los ejercicios y destacamentos en otras bases de la OTAN durante el resto de 1954 y 1955. En abril de 1956, los Sabre fueron sustituidos por Hawker Hunter F.Mk 4. Su tarea era la misma y pronto finalizó su período de conversión a este aparato. Sin embargo, el escuadrón estaba próximo a sufrir uno de los recortes de defensa y el 31 de mayo de 1957, tan sólo un año después de que llegaran los Hunter, el 112.° Squadron fue disuelto en Brüggen. Fue reformado en Woodhall Spa el 2 de noviembre de 1964 como unidad de misiles antiaéreos, equipada con los Bloodhound. Se trasladó con ellos a Episkopi, en Chipre, en octubre de 1967, sirviendo en la defensa de la isla hasta la retirada de la RAF alrededor de 1975.





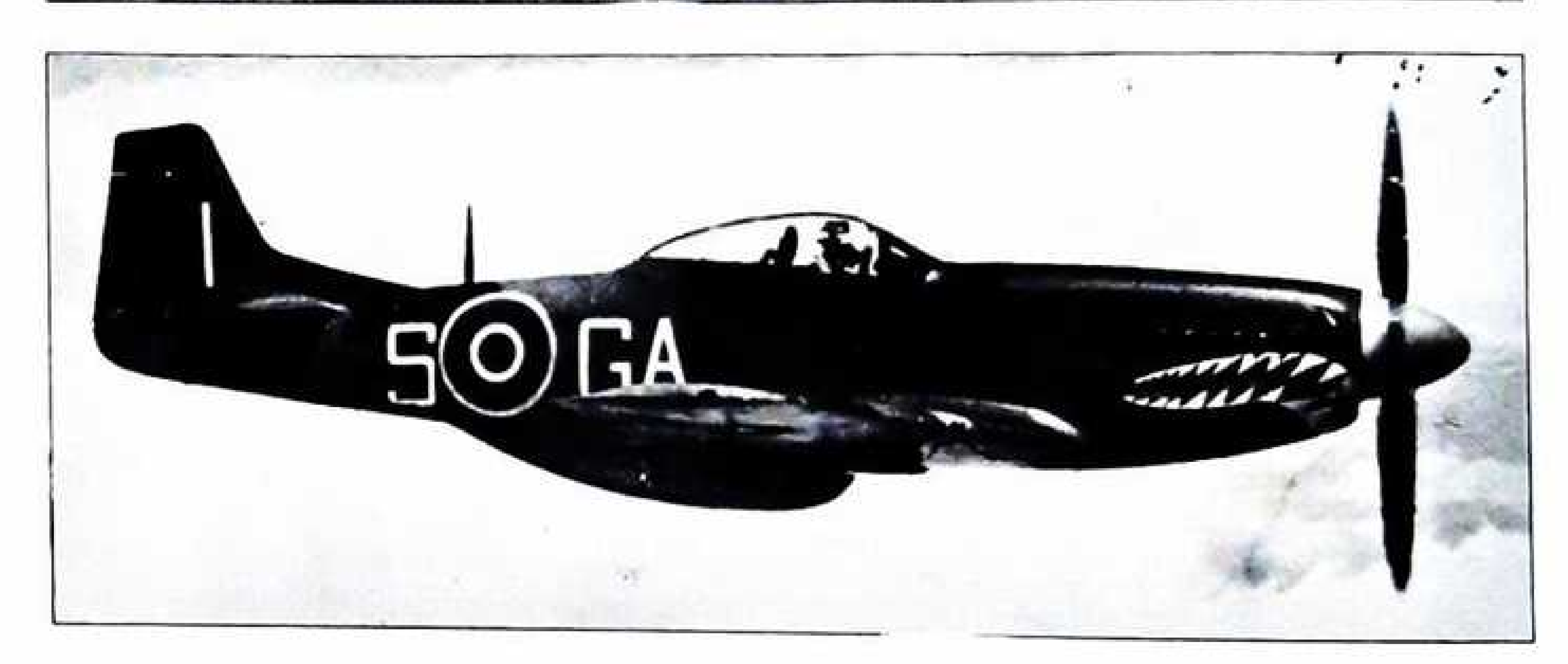




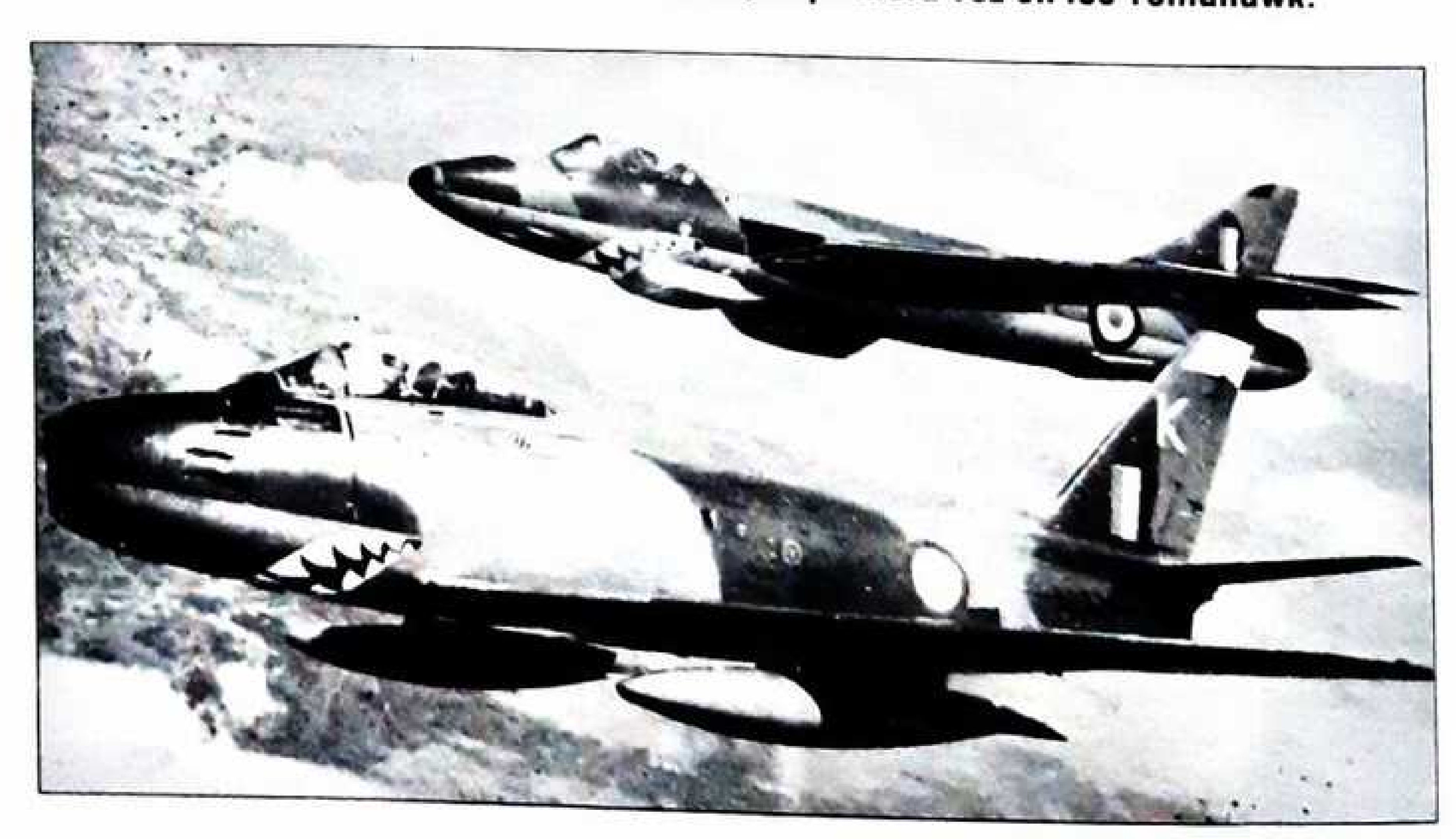
Arriba y derecha: una selección de cazas Curtiss Hawk del 112.° Squadron, todos ellos con las fauces de tiburón. Los Tomahawk (arriba) se recibieron en junio de 1941 y fueron sustituidos por Kittyhawk, como el Mk I, el Ia (en el centro) y el III (a la derecha).



Derecha: un North American Mustang Mk III del 112.° en un aeródromo italiano a principios de 1945. Las fauces de tiburón difirieron de modelo a modelo, e incluso de aparato a aparato, durante los años de guerra (foto Bruce Robertson).



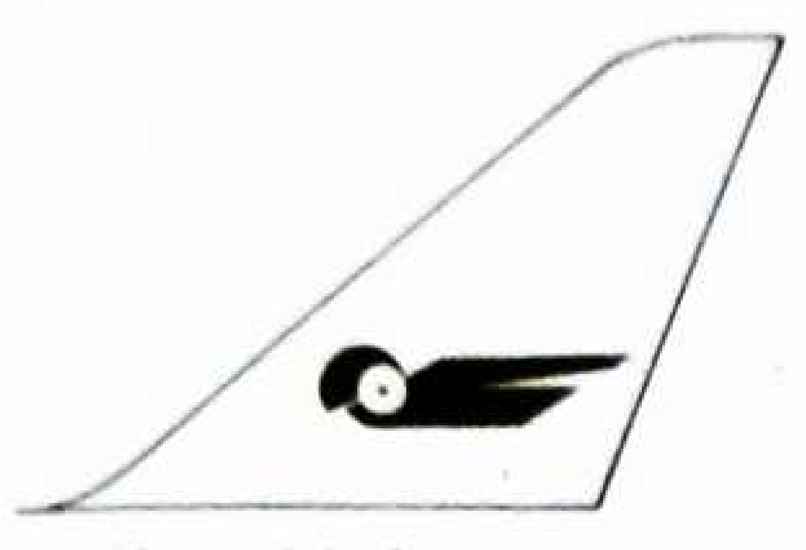
El 112.° Squadron finalizó la guerra con el Mustang Mk IV, un caza de largo alcance muy potente que operó desde Italia escoltando a los bombarderos ligeros. El distintivo de las fauces del tiburón apareció por primera vez en los Tomahawk.



Durante los años cincuenta, el 112.° Squadron permaneció en tareas de defensa con la RAF Germany; utilizó los North American Sabre hasta abril de 1956 y posteriormente los Hunter F.Mk 4. En esta fotografía aparecen ambos aparatos (foto John D.R. Rawlings).

El WA235 fue entregado al 112.° Squadron cuando éste se reformó en Fassberg en mayo de 1951. En aquella época iba pintado de color plateado y llevaba las letras «T:P»; continuó al servicio del 112.° cuando éste se trasladó a Java.





Air Gabon

Conocida originalmente como la Compagnie Aérienne Gabonaise, la progenitora de Air Gabon comenzó a operar en 1951 con aviones Beech y de Havilland en servicios locales desde su base de Libreville. En julio de 1968 la aerolínea se convirtió en la compañía de bandera con la denominación de Société Nationale Transgabon, y el nombre actual fue adoptado en 1974. En mayo de 1977, Air Gabon (al igual que Cameroon Airlines) se retiró del consorcio Air Afrique y comenzó a cubrir su propia red doméstica e internacional.

En julio de 1974 se recibieron dos aviones Fokker F.28 Fellowship Mk 2000 (TR-LST y TR-LSU), que comenzaron a servir en las rutas regionales. En 1976 fue absorbida la compañía carguera Affretair, cuyos aviones eran principalmente Douglas DC-7C y DC-8F. Estos aparatos fueron más tarde vendidos. Los otros aviones que utiliza actualmente la aerolínea son el Boeing 737-2Q2C, que se recibió el 31 de julio de 1978, y un Boeing 747-2Q2B, que llegó a Libreville en octubre de 1978. Deben mencionarse asimismo dos Vickers Vanguard que llevan a cabo servicios de carga y pasaje.

Los servicios interafricanos unen Libreville con Douala, Abidjan, Dakar, Kinshasa, Point Noire y Lagos, y se cubren también rutas europeas a Roma, Ginebra, Niza, Marsella y París.



Con el nombre del presidente de Gabón y los colores de la bandera nacional, el Boeing 747-2Q2B (SCD) es el avión insignia de la flota de Air Gabon.

Flota actual de Air Gabon

Boeing 737-2Q2C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TR-LXL	21467	Le Makokou

Boeing 747-2Q2B(SCD)

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
F-ODJG	21468	President Leon Mba

CASA 212-100

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TR-LZJ	150

de Havilland Canada DHC-4A Caribou

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TR-LSJ	44

(se desconoce su estado actual)

Douglas DC-6A/B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TR-LXM	45107

(se desconoce su estado actual)

Fokker F.28 Fellowship

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TR-LST	11080	Libreville
TR-LSU	11081	Oyem
TR-LTS	11102	Mouila

Vickers 952F Vanguard

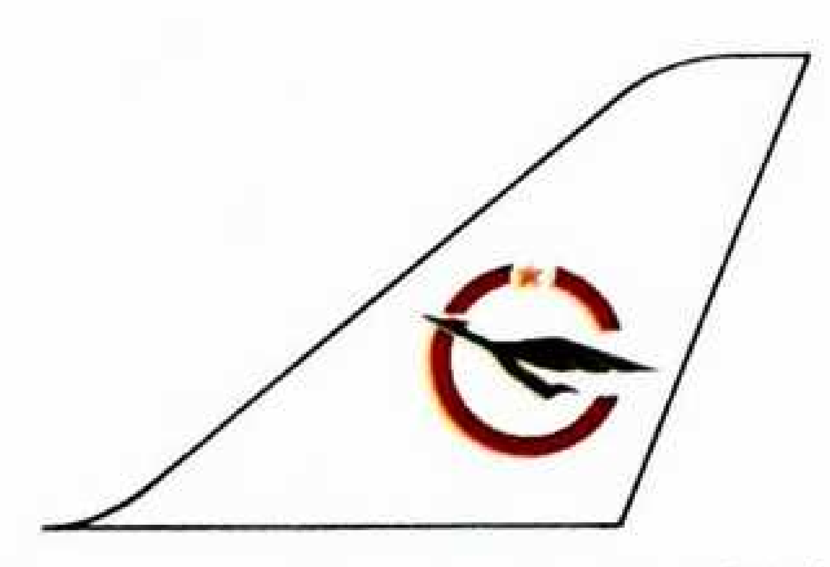
N.º Reg.	*N.º Constr.*
TR-LBA	730

Vickers 953C Merchantman

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TR-LZA	715

Flota suministrada por Editions JP

Cameroon Airlines



Cameroon Airlines se fundó el 26 de julio de 1971, cuando el gobierno de Camerún retiró la aerolínea del consorcio Air Afrique. El gobierno poseía el 70% de las acciones y el resto estaba en manos de Air France, que también ofrecía su asistencia técnica. Fue con un Boeing 707-328 (F-BHSB) alquilado de Air France que se realizó el primer servicio, a principios de diciembre de 1971. Este avión siguió en activo hasta 1974, cuando hacía dos años ya que la aerolínea empleaba sus propios Boeing 707.

Para sus rutas regionales, la aerolínea adquirió dos Boeing 737-2H7C, de los que el primero (TJ-CBA) se recibió el 14 de julio de 1972. Durante los nueve años siguientes, los Boeing 707 y 737 cubrieron las rutas regulares, y el 26 de febrero de 1981 la aerolínea recibió su único Boeing 747-2H7B (TJ-CAB).

Actualmente la compañía vuela a 12 destinos en África, además de a Ginebra, París, Roma, Marsella y Londres. La red interior depende de dos BAe HS 748 transferidos recientemente de la Fuerza Aérea de Camerún.

El Boeing 707-3H7C de Cameroon Airlines cubre varios destinos en África y Europa (foto Alexandre Arvane).



Flota actual de Cameroon Airlines

Boeing 707-3H7C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TJ-CAA	20629	La Sanaga

Boeing 737-2H7C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TJ-CBA	20590	Benoue
TJ-CBB	20591	Mangu
TJ-CBD	21295	Le Noun

Boeing 747-2H7B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TJ-CAB	22378	Mont Cameroun

BAe HS748-310

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TJ-CCD	1749
TJ-CCE	1750

Flota suministrada por Editions JP